

**TINJAUAN HUKUM MEKANISME PERIZINAN OPERASIONAL
KENDARAAN WISATA “BECAK CINTA” YANG DIMODIFIKASI DI
KOTA BATU
(Studi Di Dinas Perhubungan Kota Batu)**

SKRIPSI

OLEH:

EDI SETIAWAN

17230025



**PROGRAM STUDI HUKUM TATA NEGARA (SIAYASAH)
FAKULTAS SYARIAH
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM
MALANG
2021**

**TINJAUAN HUKUM MEKANISME PERIZINAN OPERASIONAL
KENDARAAN WISATA “BECAK CINTA” YANG DIMODIFIKASI DI
KOTA BATU**

(Studi Di Dinas Perhubungan Kota Batu)

SKRIPSI

OLEH:

EDI SETIAWAN

NIM 17230025



**PROGRAM STUDI HUKUM TATA NEGARA (SIYASAH)
FAKULTAS SYARIAH
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM
MALANG**

2021

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Demi Allah,

Dengan Kesadaran dan rasa tanggung jawab pengembangan keilmuan, Penulis Menyatakan Bahwa Skripsi dengan Judul:

TINJAUAN HUKUM MEKANISME PERIZINAN OPERASIONAL KENDARAAN WISATA “BCEAK CINTA” YANG DIMODIFIKASI DI KOTA BATU (Studi Di Dinas Perhubungan Kota Batu)

Benar-benar merupakan Skripsi yang disusun sendiri berdasarkan kaidah penulisan karya ilmiah yang dapat dipertanggungjawabkan. Jika dikemudian hari laporan skripsi ini merupakan hasil plagiasi karya orang lain baik sebagian maupun keseluruhan, maka skripsi sebagai prasyarat predikat gelar sarjana dinyatakan batal demi hukum.

Malang, 21 Oktober 2021

Penulis,



Edi Setiawan

NIM. 17230025



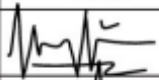

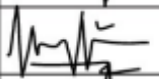
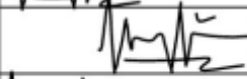

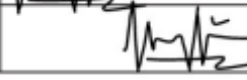
**KEMENTERIAN AGAMA UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG**

FAKULTAS SYARIAH

Jl. Gajayana 50 Malang Telp. (0341) 551354 Fax. (0341) 572533

BUKTI KONSULTASI

Nama : Edi Setiawan
NIM : 17230025
Program Studi : Hukum Tata Negara
Dosen Pembimbing : Abdul Kadir, S.HI., M.H.
Judul Skripsi : Tinjauan Hukum Mekanisme Perizinan Operasional Kendaraan Wisata
"Becak Cinta" Yang Dimodifikasi Di Kota Batu (Studi Di Dinas
Perhubungan Kota Batu)

No	Hari/Tgl	Materi Konsultasi	Paraf
1	Senin/ 16 Februari	Pengajuan proposal skripsi	
2	Selasa/ 23 Februari	Konsultasi hasil seminar proposal	
3	Senin/ 1 Maret	Pengajuan daftar seminar proposal	
4	Senin/ 26 April	Konsultasi Bab 1, 2, 3	
5	Senin/ 17 Mei	Konsultasi Bab 1, 2, 3, 4, 5	
6	Selasa/ 1 juni	Koreksi dan TTD lembar persetujuan	

Malang, 21 Oktober 2021

Mengetahui,

Ketua Program Studi

Hukum Tata Negara


Musleh Farid, SH, M.Hum

IP: 196807111999031002

HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI

Setelah membaca dan mengoreksi skripsi saudara Edi Setiawan NIM: 17230025 Program Studi Hukum Tata Negara Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Malang dengan judul :

“TINJAUAN HUKUM MEKANISME PERIZINAN OPERASIONAL KENDARAAN WISATA “BECAK CINTA” YANG DIMODIFIKASI DI KOTA BATU (Studi Di Dinas Perhubungan Kota Batu)”

Maka pembimbing menyatakan bahwa skripsi tersebut telah memenuhi syarat-syarat ilmiah untuk diajukan dan diuji oleh Majelis Dewan Penguji.

1. **Musleh Harry, SH, M.Hum**
NIP: 196807101999031002

(.....
Penguji Utama

2. **Irham Bashori Hasba, M.H.**
NIP: 198512132015031005

(.....
Ketua

3. **Abdul Kadir, SH., M.H.**
NIP : 1982071120180212168

(.....
Sekretaris

Mengetahui,

Ketua Program Studi
Hukum Tata Negara

Musleh Harry, SH, M.Hum
NIP: 196807101999031002

Malang, 21 Oktober 2021

Dosen Pembimbing

Abdul Kadir, S.HL., M.H.
NIP: 1982071120180212168

PENGESAHAN SKRIPSI

Dewan Penguji Skripsi saudara/i edhi setiawan, NIM 17230025, mahasiswa Program Studi Hukum Tata Negara Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang dengan Judul:

**“TINJAUAN HUKUM MEKANISME PERIZINAN OPERASIONAL
KENDARAAN WISATA “BCEAK CINTA” YANG DIMODIFIKASI DI
KOTA BATU (Studi Di Dinas Perhubungan Kota Batu)”**

Telah dinyatakan lulus dengan nilai: A

Malang, 22 Oktober 2021

Scan Untuk Verifikasi



Dekan,

Drs. Indirman, M.A.
NIP. 197708222005011003

MOTTO

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا كُونُوا قَوَّامِينَ لِلَّهِ شُهَدَاءَ بِالْقِسْطِ وَلَا يَجْرِمَنَّكُمْ شَنَا نَقَوْمٍ عَلَىٰ أَلَّا تَعْدِلُوا ۗ عَدْلُوا ۗ هُوَ أَقْرَبُ لِلتَّقْوَىٰ وَاتَّقُوا اللَّهَ ۚ إِنَّ اللَّهَ خَبِيرٌ بِمَا تَعْمَلُونَ

“Wahai orang-orang yang beriman! Jadilah kamu sebagai penegak keadilan karena Allah, (ketika) menjadi saksi dengan adil. Dan janganlah kebencianmu terhadap suatu kaum mendorong kamu untuk berlaku tidak adil. Berlaku adillah. Karena (adil) itu lebih dekat kepada takwa. Dan bertakwalah kepada Allah, sungguh, Allah Maha teliti terhadap apa yang kamu kerjakan”

Q.S Al-Maidah:8

KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Alhamdulillah, puja dan puji syukur kehadiran Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan pertolongan penulisan skripsi yang berjudul:

“TINJAUAN HUKUM MEKANISME IJIN OPERASIONAL KENDARAAN WISATA “BECAK CINTA” YANG DIMODIFIKASI DI KOTA BATU (Studi Di Dinas Perhubungan Kota Batu)” dapat diselesaikan dengan baik. Shalawat dan salam kita haturkan kepada baginda Rasulullah Muhammad SAW yang telah memberikan uswatun hasanah kepada kita dalam menjalani kehidupan ini secara syar’i. Dengan mengikuti beliau, semoga kita tergolong orang-orang yang beriman dan mendapatkan syafaatnya di hari akhir kiamat. Amin.

Dengan segala pengajaran, bimbingan/ pengarahan, serta bantuan layanan yang telah diberikan, maka dengan segala kerendahan hati penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang tiada taranya kepada:

1. Prof. Dr. H.M. Zainuddin, MA, Selaku Rektor Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
2. Dr. Sudirman, M.A., Selaku Dekan Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
3. Musleh Herry, S.H., M.Hum, selaku Ketua Program Studi Hukum Tata Negara Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
4. Dewan Penguji Skripsi Musleh Herry, S.H., M.Hum yaitu selaku Penguji Utama, selaku ketua Irham Bashori Hasba, M.H. Abdul Kadir, S.H.I., M.H., , dan selaku sekretaris, terimakasih telah meluangkan waktunya untuk skripsi ini.
5. Abdul Kadir, S.H.I., M.H., selaku dosen pembimbing penulis yang telah mencurahkan waktu untuk memberikan pengarahan dan motivasi dalam menyelesaikan penulisan skripsi ini.

Dr. M. Aunul Hakim, S. Ag., M.H. selaku dosen wali selama menempuh kuliah di Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang. Terima kasih penulis haturkan kepada beliau yang telah memberikan bimbingan, saran, serta motivasi selama menempuh perkuliahan.

6. Segenap dosen Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang yang telah memberikan pembelajaran kepada kami semua. Dengan niat yang ikhlas, semoga amal mereka semua menjadi bagian dari ibadah untuk mendapatkan ridha Allah SWT.
7. Segenap Dosen Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang, yang telah memberikan pelajaran kepada kami semua. Dengan niat dan ikhlas. Semoga amal mereka menjadi bagian dari ibadah untuk mendapatkan ridha Allah SWT.
8. Kepada Orang tua yang telah memberikan dukungan serta doa sehingga dapat menyelesaikan Skripsi ini.

Dengan terselesaikannya laporan skripsi ini, harapannya ilmu yang telah kami peroleh selama kuliah dapat memberikan manfaat amal kehidupan di dunia dan akhirat. Sebagai manusia yang tak pernah luput dari kekhilafan, penulis sangat mengharapkan pintu maaf serta kritikan dan saran dari semua pihak demi upaya perbaikan di waktu yang akan datang.

Malang, 21 Oktober 2021

Penulis,

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'E' followed by a horizontal stroke and a vertical stroke, with some additional scribbles.

Edi Setiawan

NIM 17230025

PEDOMAN TRANSLITERASI

A. Umum

Transliterasi adalah pemindah alihan tulisan Arab ke dalam tulisan Indonesia (Latin), bukan terjemah bahasa Arab ke dalam bahasa Indonesia. termasuk dalam kategori ini adalah nama Arab dari bahasa Arab, sedangkan nama Arab dari bangsa Arab ditulis sebagaimana ejaan bahasa Nasionalnya, atau sebagaimana yang tertulis dalam buku yang menjadi rujukan. Penulisan judul buku dalam Footnote maupun daftar pustaka, tetap menggunakan ketentuan transliterasi.

Banyak pilihan dan ketentuan transliterasi yang dapat digunakan dalam penulisan karya ilmiah, baik yang standar Internasional. Nasional maupun ketentuan yang khusus digunakan penerbit tertentu. Transliterasi yang digunakan Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang menggunakan EYD plus, yaitu transliterasi yang didasarkan atas Surat Keputusan Bersama (SKB) Menteri Agama Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia, 22 Januari 1998, No. 159/1987 dan 0543.b/U/1987, sebagaimana tertera dalam buku Pedoman Transliterasi Bahasa Arab (A Guide Arabic Transliteration), INIS Fellow 1992.

B. Konsonan

Daftar huruf bahasa Arab dan transliterasinya ke dalam huruf Latin dapat dilihat pada halaman berikut:

Huruf Arab	Nama	Huruf Latin	Nama
ا	Alif	Tidak dilambangkan	Tidak dilambangkan
ب	Ba	B	Be
ت	Ta	T	Te
ث	S a	S	Es (dengan titik diatas)
ج	Jim	J	Je
ح	H{a	H{	Ha (dengan titik diatas)

خ	Kha	Kh	Ka dan Ha
د	Dal	D	De
ذ	Z al	Z	Zet (dengan titik diatas)
ر	Ra	R	Er
ز	Zai	Z	Zet
س	Sin	S	Es
ش	Syin	Sy	Es dan Ye
ص	S{ad	S{	Es (dengan titik dibawah)
ض	D}ad	D{	De (dengan titik dibawah)
ط	T{a	T{	Te (dengan titik dibawah)
ظ	Z}a	Z{	Zet (dengan titik dibawah)
ع	‘Ain	‘_____	apostrof terbalik
غ	Gain	G	Ge
ف	Fa	F	Ef
ق	Qof	Q	Qi
ك	Kaf	K	Ka
ل	Lam	L	El
م	Mim	M	Em
ن	Nun	N	En
و	Wau	W	We
هـ	Ha	H	Ha

Hamzah (ء) yang sering dilambangkan dengan alif, apabila terletak diawal kata maka dalam transliterasinya mengikuti vokalnya, tidak dilambangkan, namun apabila terletak ditengah atau akhir kata, maka dilambangkan dengan tanda koma di atas (,,), terbalik dengan koma (,,) untuk penggantian lambang ع.

C. Vokal

Vokal bahasa Arab, seperti vokal bahasa Indonesia, terdiri atas vokal tunggal atau monoftong dan vokal rangkap atau diftong.

Vokal tunggal bahasa Arab yang lambangnya berupa tanda atau harakat, transliterasinya sebagai berikut:

Tanda	Nama	Huruf Latin	Nama
ا	Fath{ah	A	A
اِ	Kasrah	I	I
اُ	D{ammah	U	U

Vokal rangkap bahasa Arab yang lambangnya berupa gabungan antara harakat dan huruf, transliterasinya berupa gabungan huruf, yaitu:

Tanda	Nama	Huruf Latin	Nama
اي	Fath{ah dan Ya	Ai	A dan I
او	Fath{ah dan Wau	Au	A dan U

Contoh:

Kaifa : كيف

Haula : حول

D. Nama dan Kata Arab Terindonesiakan

Pada prinsipnya setiap kata yang berasal dari bahasa Arab harus ditulis dengan menggunakan system transliterasi. Apabila kata tersebut merupakan nama Arab dari orang Indonesia atau bahasa Arab yang sudah terindonesiakan, tidak perlu ditulis dengan menggunakan system transliterasi. Perhatikan contoh berikut:

“Wahbah al-Zuhaili menetapkan bahwa sesuatu dapat dikatakan *maqashid syariah* apabila memenuhi empat syarat berikut”

Perhatikan penulisan nama “Wahbah al-Zuhaili” ditulis dengan menggunakan tata cara penulisan bahasa Indonesia yang disesuaikan dengan penulisan namanya. Kata-kata tersebut sekaligus berasal dari bahasa Arab, Namun ia berupa nama dari orang Indonesia dan terindonesiakan, untuk itu tidak ditulis dengan cara “Wahbah al- Zuhaili”.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI.....	iii
BUKTI KONSULTASI.....	iv
HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI.....	v
MOTTO.....	vii
KATA PENGANTAR.....	viii
PEDOMAN TRANSLITERASI	x
DAFTAR ISI.....	xiv
ABSTRAK	xvi
ABSTRACT	xvii
نبذة مختصرة	xviii
 BAB I PENDAHULUAN.....	 1
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah.....	5
C. Tujuan Penelitian	5
D. Manfaat Penelitian	5
E. Batasan Masalah.....	5
F. Definisi Operasional.....	6
 BAB II TINJAUAN PUSTAKA	 8
A. Penelitian Terdahulu.....	8
B. Kerangka Konsep.....	15
1. Tinjauan Umum Tentang Implementasi	15
2. Tinjauan Umum Tentang Perizinan	15
3. Tinjauan Umum Tentang Modifikasi Motor	22
4. Tinjauan Umum Tentang Teori Utilitas Hukum.....	27
5. Tinjauan Umum Tentang Maqashid Syariah	31
 BAB III METODE PENELITIAN	 39
A. Jenis Penelitian	39
B. Pendekatan Penelitian	39
C. Lokasi Penelitian.....	41

D. Sumber Data	41
E. Teknik Pengumpulan Data	42
F. Teknik Pengumpulan Data	44
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	46
A. Kondisi Obyektif Lokasi	46
B. Analisis Dan Pembahasan	55
1. Implementasi Diskresi yang telah dibuat Dinas Perhubungan Kota Batu atas Operasionalisasi Kendaraan Modifikasi Untuk Wisata di Kota Batu	55
2. Mekanisme Sistem Perizinan Kendaraan Modifikasi Untuk Wisata di Kota Batu	64
BAB V PENUTUP	74
A. Kesimpulan.....	74
B. Saran	75
DAFTAR PUSTAKA	76
LAMPIRAN	79
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	84

ABSTRAK

Edi Setiawan , NIM 17230025, 2021. Judul *Tinjauan Hukum Izin Operasional Kendaraan Wisata “Becak Cinta” Yang Dimodifikasi Di Kota Batu*. Malang. Skripsi. Jurusan Hukum Tata Negara. Fakultas Syariah. Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
Pembimbing: Abdul Kadir, S.HI., M.H.

Kata kunci : Tinjauan Hukum, Ijin Operasional, Kendaraan Modifikasi.

Kendaraan bermotor modifikasi wisata jenis Becak Cinta merupakan kendaraan bermotor hasil modifikasi, semula kendaraan ini merupakan kendaraan roda 2 atau kendaraan pribadi dan diubah menjadi kendaraan umum yang tujuan untuk menarik perhatian wisatawan. Berdasarkan data yang ada dilapangan kendaraan modifikasi wisata jenis Becak Cinta/PW ini secara *legal standingnya* memang melanggar pasal 65 Undang- Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Yang menjadi permasalahan dilapangan adalah mengenai perijinan pengoperasian kendaraan modifikasi jenis Becak Cinta/PW, sedangkan kendaraan ini tidak memenuhi standarisasi kelengkapan dan keamanan berkendara sesuai dalam pasal 65 Undang- Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Fokus penelitian ini adalah: Implementasi Pasal 65 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan atas Operasionalisasi Kendaraan Modifikasi Untuk Wisata di Kota Batu dan Mekanisme Sistem Perizinan Kendaraan Modifikasi Wisata jenis “*Becak Cinta*” di Kota Batu.

Jenis penelitian ini adalah penelitian hukum empiris dengan pendekatan perundang-undangan, pendekatan dan pendekatan kasus. Sedangkan bahan hukum yang digunakan adalah bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder.

Fakta dilapangan menunjukkan bahawa Pasal 65 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak terimplementasikan dengan baik di lapangan karena kendaraan modifikasi jenis “*becak cinta*” ini tidak bisa memenuhi unsur pengujian di dalamnya untuk uji layak jalan, untuk itu ada peraturan khusus untuk perizinan pengoperasian kendaraan ini. Terkait mekanisme perizinan kendaraan modifikasi jenis “*becak cinta*”, Dinas Perhubungan dan Satlantas Kota Batu menerapkan diskresi untuk kendaraan modifikasi ini dan bentuk perizinannya adalah perizinan tidak tertulis. Diskresi itu berupa ditentukananya rute khusus yang dilewati kendaraan ini saat beroperasi dan dilakukan pengecekan atau pembinaan setiap bulannya untuk memastikan keamanan kendaraan ini saat beroperasi di jalan.

ABSTRACT

Edi Setiawan , NIM 17230083, 2021. Title of Legal Review of Modified Tour Vehicle Operational Permit "*Becak Cinta*" in Batu City. Malang. Thesis. Department of Constitutional Law. Sharia Faculty. Maulana Malik Ibrahim State Islamic University of Malang.

Advisor: Abdul Kadir, S.HI., MH

Keywords : Legal Reviews, Operational Permits, Modified Vehicles.

The modified tourist vehicle of the *Becak Cinta* type is a modified motorized vehicle, originally this vehicle was a 2-wheeled vehicle or a private vehicle and was converted into a public vehicle whose purpose was to attract the attention of tourists. Based on existing data in the field of tourist modification vehicles, the *Pedicab Cinta / PW*, legally standing is in violation of Article 65 of Law Number 22 Year 2009 concerning Road Traffic and Transportation. The problem in the field is the license to operate a modified pedicab of love / PW, while this vehicle does not meet the standardization of driving completeness and safety in accordance with Article 65 of Law Number 22 Year 2009 concerning Road Traffic and Transportation.

The focus of this research is: Implementation of Article 65 of Law Number 22 Year 2009 concerning Traffic and Road Transportation for the Operationalization of Modified Vehicles for Tourism in Batu City and the Mechanism of the Licensing System for Tourist Modification Vehicles of the "*Becak Cinta*" type in Batu City.

This type of research is an empirical legal research with a statutory approach, a case approach and approach. Meanwhile, the legal materials used are primary and secondary legal materials.

Facts in the field show that Article 65 of Law Number 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation is not well implemented in the field because the modified vehicle of the "love rickshaw" type cannot fulfill the testing elements in it for roadworthiness testing, for that there are special regulations for vehicle operating licenses. this. Regarding the licensing mechanism for modified vehicles of the "love rickshaw" type, the Batu City Transportation and Traffic Office has implemented a discretion for these modified vehicles and the form of the licensing is an unwritten permit. The discretion is in the form of determining a special route that this vehicle will pass while operating and checking or coaching it every month to ensure the safety of this vehicle while operating on the road.

نبذة مختصرة

إيدي سيتياوان ، 17230083NIM ، 2021. عنوان المراجعة القانونية لتصريح تشغيل مركبة سياحية معدلة " Becak Cinta " في مدينة باتو. مسكين. أطروحة. قسم القانون الدستوري. كلية الشريعة. جامعة مولانا مالك إبراهيم الإسلامية الحكومية في مالانج.

المستشار: ، Abdul Kadir .,M ,S.HI.

الكلمات الدالة : المراجعات القانونية ، تصاريح التشغيل ، المركبات المعدلة.

السيارة السياحية المعدلة من نوع Becak Cinta هي مركبة بمحركات معدلة ، كانت في الأصل مركبة ذات عجلتين أو مركبة خاصة وتم تحويلها إلى مركبة عامة كان الغرض منها جذب انتباه السائحين. استناداً إلى البيانات الموجودة في مجال مركبات التعديل السياحي ، فإن Pedicab Cinta / PW ، يعد الوضع القانوني مخالفاً للمادة 65 من القانون رقم 22 لسنة 2009 بشأن المرور على الطرق والنقل. المشكلة في هذا المجال هي رخصة تشغيل pedicab معدلة للحب / PW ، في حين أن هذه السيارة لا تلبّي معايير اكتمال القيادة والسلامة وفقاً للمادة 65 من القانون رقم 22 لسنة 2009 بشأن المرور على الطرق والنقل.

يركز هذا البحث على: تنفيذ المادة 65 من القانون رقم 22 لسنة 2009 بشأن المرور والنقل البري لتشغيل المركبات المعدلة للسياحة في مدينة باتو وآلية نظام ترخيص مركبات التعديل السياحي في "بيكاك سينتا" اكتب في مدينة باتو.

هذا النوع من البحث هو بحث قانوني تجريبي مع نهج قانوني ونهج حالة ونهج. وفي الوقت نفسه ، فإن المواد القانونية المستخدمة هي مواد قانونية أولية وثانوية.

الحقائق في الميدان تظهر ذلك المادة 65 من القانون رقم 22 لسنة 2009 بشأن المرور على الطرق والمواصلات لم يتم تنفيذها بشكل جيد في هذا المجال لأن السيارة المعدلة من نوع "عربة الحب" لا يمكنها تلبية عناصر الاختبار فيها لاختبار صلاحية الطريق ، لذلك هناك لوائح خاصة للمركبة تراخيص التشغيل. فيما يتعلق بآلية الترخيص للمركبات المعدلة من نوع "عربة الحب" ، نفذ مكتب مدينة باتو للنقل والمرور تقديراً لهذه المركبات المعدلة وشكل الترخيص هو تصريح غير مكتوب. يكون التقدير في شكل تحديد طريق خاص تمر به هذه السيارة أثناء تشغيلها وفحصها أو توجيهها كل شهر لضمان سلامة هذه السيارة أثناء التشغيل على الطريق.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Negara Indonesia merupakan negara yang dilindungi oleh hukum , hal ini tertuang dalam Pasal 1 ayat (3) UUD 1945 yang berbunyi “Indonesia adalah negara hukum”. Susunan pasal ini didasarkan pada landasan konstitusional bahwa bangsa Indonesia adalah negara yang bertumpu pada hukum, hukum ditempatkan sebagai asas soliter atau aturan main dalam kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara. Tataan hukum dalam kehidupan bermasyarakat berbangsa dan bernegara memiliki fungsi sebagai aparat, pengendali dan pemandu kehidupan masyarakat dengan maksud mewujudkan tuntutan kehidupan negara yang aman, tertib, adil, dengan adanya jaminan kepastian hukum dan perlindungan hak asasi manusia. Selain itu, tataan hukum ditujukan pada pelakunya yang kongkret, yaitu pelaku yang nyata berbuat dan tataan hukum dibuat bukan untuk penyempurna manusia melainkan sebagai aparat masyarakat agar tertib dan teratur, dengan cara ini tataan hukum harus memiliki sanksi yang tegas dan tulus dalam semua masalah. Begitu juga dalam urusan berlalu lintas.¹

Lalu lintas dan angkutan umum memiliki peran yang sangat penting dalam mendukung pembangunan Negara dan sebagai aparat nasional sebagai pendorong untuk memajukan kesejahteraan umum. Selain itu, lalu lintas dan angkutan jalan sangat penting sebagai bagian dari sistem transportasi nasional sehingga potensi dan perannya harus dikembangkan guna untuk keamanan, kesejahteraan, ketertiban dan keselamatan dalam lalu lintas sesuai arahan yang tercatat dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.²

¹ Rahayu Hartini, Hukum Pengangkutan di Indonesia, Citra Mentari, Malang, hal. 53

² Soejono Soekanto Polisi Dan Lalu Linlas (Analisi menurut Sosiologi Hukum),Mandar Maju,Jakarta, 1990,hal. 36

Kendaraan modifikasi merupakan metode penting dalam transportasi agar mempermudah saat dibawa atau dioperasikan, dari satu tempat lalu ke tempat berikutnya. Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah dijelaskan bahwa kendaraan modifikasi yang beroperasi di jalan harus memenuhi syarat khusus administrasi seperti untuk kendaraan layak jalan. Dalam Pasal 65 terkait registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor yang beroperasi di jalan, telah dijelaskan mengenai syarat-syarat teknis administrasi kendaraan bermotor yang beroperasi di jalan raya adalah sebagai berikut:

1. Bukti Tanda Nomor Kendaraan Mesin dan pemiliknya
2. Terbitan Buku Pemilik Kendaraan Bermesin
3. Surat Tanda Nomor Kendaraan Mekanis dan Nomor Kendaraan Bermesin.

Dari persyaratan yang ada di atas jika pemilik kendaraan bermotor mempunyai buku pemilik kendaraan bermotor (BPKB), surat tanda nomor kendaraan bermotor (STNK) dan tanda nomor kendaraan bermotor, telah menjadi bukti bahwa kendaraan bermotor sudah diregistrasi atau diidentifikasi.

Pasal 48 dan Pasal 65 dalam Undang-Undang Dasar Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjadi landasan pembentukan Diskresi yang telah dibuat oleh Dinas Perhubungan Kota Batu dan telah disepakati bersama dengan Satlantas Kota Batu terkait perijinan operasionalisasi kendaraan bermotor yang dimodifikasi terutama jenis “Becak Cinta/PW”. Berikut adalah beberapa Diskresi telah dibuat oleh Dinas Perhubungan Kota Batu:³

- Melakukan pengecekan kendaraan modifikasi khusus setiap minggu di Dinas Perhubungan ataupun di Satlantas Kota Batu
- Dibuatnya rute tertentu untuk dilewati kendaraan modifikasi ini
- Meminta izin khusus terlebih dahulu ke Satlantas ataupun Dinas Perhubungan jika ingin mengoperasikan kendaraan ini dengan tujuan khusus yaitu wisata.

³ Wawancara dengan Bapak Imam Mahdi selaku Kepala Dinas Perhubungan Kota Batu dilakukan pada 7 Maret 2021

Di Kota Batu sering dijumpai kendaraan bermotor modifikasi wisata yang membawa penumpang dan beroperasi di jalan. salah satunya adalah becak cinta, yang beroperasi tanpa dilengkapi tanda nomor kendaraan dan surat-surat yang sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Adanya hal ini menunjukkan bahwa kendaraan tersebut belum melakukan registrasi.

Kendaraan bermotor modifikasi wisata jenis Becak Cinta merupakan kendaraan bermotor hasil modifikasi, semula kendaraan ini merupakan kendaraan roda 2 atau kendaraan pribadi dan diubah menjadi kendaraan umum yang tujuan untuk menarik perhatian wisatawan. Jumlah kendaran bermotor modifikasi untuk wisata ini, khususnya di wilayah Kota Batu tergolong langka karena Kota Batu sendiri merupakan kota wisata yang sering dijadikan tempat liburan untuk para wisatawan. Modifikasi bentuk kendaraan yang beraneka ragam bisa menjadi daya tarik tersendiri untuk para wisatawan pada saat berkunjung di Kota Batu. Walaupun Pandemi Covid-19 melanda, hal ini tidak mempengaruhi beroperasi atau tidaknya kendaraan ini sebagai kendaraan pariwisata. Rute yang biasanya dilewati adalah Jalan Munif-Jalan Gajah Mada- Jalan Sudiro- Jalan Kartini dan Jalan Ahmad Yani.⁴

Berdasarkan data yang ada dilapangan kendaraan modifikasi wisata jenis Becak Cinta/PW ini secara *legal standingnya* memang melanggar pasal 65 Undang- Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dari pihak Satlantas Kota Batu mengijinkan jenis kendaraan Becak Cinta/PW beroperasi di jalan dikarenakan untuk tujuan wisata dengan pembatasan pengoperasian di jalan. Yang menjadi permasalahan dilapangan adalah mengenai perijinan pengoperasian kendaraan modifikasi jenis Becak Cinta/PW, sedangkan kendaraan ini tidak memenuhi standarisasi kelengkapan dan keamanan berkendara sesuai dalam pasal 65 Undang- Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menurut diskresi tidak tertulis dari pihak Dinas Perhubungan Kota Batu.

⁴ Wawancara dilakukan dengan Bapak Zunaidi Arifin selaku Ketua Paguyuban kendaraan modifikasi “Roda Kencana KWB” pada 2 Maret 2021

Dari paparan di atas mengenai kendaraan bermotor modifikasi jenis Becak Cinta yang masih banyak beroperasi di jalan umum tanpa dilengkapi tanda nomor kendaraan dan surat yang sesuai serta kurangnya keamanan pada kendaraan bermotor becak cinta khususnya di wilayah hukum Kota Batu peneliti tertarik untuk meneliti dari segi **“TINJAUAN HUKUM MEKANISME PERIZINAN OPERASIONAL KENDARAAN WISATA “BECAK CINTA” YANG DIMODIFIKASI DI KOTA BATU (Studi Di Dinas Perhubungan Kota Batu)”**

B. Rumusan Masalah

Dari latar belakang yang sudah dipaparkan di atas penyusun mempunyai 2 rumusan masalah, yaitu:

1. Bagaimana Implementasi Diskresi yang telah dibuat Dinas Perhubungan Kota Batu atas Operasionalisasi Kendaraan Modifikasi Untuk Wisata di Kota Batu?
2. Bagaimana Mekanisme Sistem Perizinan Kendaraan Modifikasi Wisata di Kota Batu?

C. Batasan Masalah.

Batasan masalah yang digunakan dalam penelitian ini terkait dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 65 dan pasal 48 sebagai landasan dari dibentuknya Diskresi Dinas Perhubungan Kota Batu terkait masalah perizinan operasionalisasi kendaraan bermotor dan kendaraan modifikasi wisata yang dimaksud peneliti adalah jenis “Becak Cinta atau PW.”

D. Tujuan Penelitian

Tujuan yang ingin dicapai penyusun dalam penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui bagaimana Implementasi Diskresi Dinas Perhubungan Kota Batu atas Operasionalisasi Kendaraan Modifikasi Untuk Wisata di Kota Batu
2. Untuk mengetahui Mekanisme Sistem Perizinan Kendaraan Modifikasi Wisata di Kota Batu

E. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoretis

- a) Hasil penelitian ini diharapkan dapat dipakai sebagai bahan referensi untuk Dinas Perhubungan Kota Batu mengenai Tinjauan Hukum

Mekanisme Perizinan Operasional Kendaraan Wisata “Becak Cinta” Yang Dimodifikasi.

- b) Dengan adanya penelitian ini diharapkan bagi masyarakat Kota Batu agar dapat memahami mekanisme perizinan pengoperasian kendaraan modifikasi jenis becak cinta di Kota Batu.

2. Manfaat Praktis

Selain manfaat teoritis yang telah dikemukakan di atas, penelitian ini juga memiliki manfaat praktis yaitu penelitian ini dapat menjadi bahan referensi, memberikan informasi, serta bahan pengembangan keilmuan Hukum Tata Negara Fakultas Syariah UIN Malang.

F. Definisi Operasional

Suatu definisi mengenai variabel yang dirumuskan berdasarkan karakteristik-karakteristik variabel yang diamati. Agar tidak terjadi kesalahpahaman dalam memaknai judul skripsi ini, maka perlu dijelaskan tentang definisi operasional dari judul tersebut sebagai berikut :⁵

Perijinan adalah pemberian legalitas kepada seseorang atau pelaku usaha/kegiatan tertentu, baik dalam bentuk ijin maupun tanda daftar usaha. Ijin ialah salah satu instrumen yang paling banyak digunakan dalam hukum administrasi, untuk mengemudikan tingkah laku para warga.⁶

Mengoperasikan dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia diartikan sebagai suatu tindakan menjalankan, melaksanakan rencana yang telah dikembangkan.⁷ Kendaraan menurut Wikipedia Indonesia, kendaraan adalah transportasi untuk mengangkut orang atau kargo.⁸ Modifikasi berarti perubahan yang dilakukan pada kendaraan (mobil/motor) baik kecil maupun besar yang membuat kondisinya berbeda dari sebelumnya.⁹

⁵ Dellyana, Shant. 1988, Konsep Penegakan Hukum. Yogyakarta: Liberty hal 32

⁶ Philipus M. Hadjon, Pengantar Hukum Perizinan, (Surabaya: Yuridika, 1993), 2

⁷ Di akses pada <https://kbbi.web.id/operasi> pukul 9.08 WIB pada 13 September 2020

⁸ Di akses pada <https://id.wikipedia.org/wiki/Kendaraan> pukul 9.14 WIB pada 13 September 2020

⁹ Di akses pada <http://e-journal.uajy.ac.id/3313/3/2TA12420.pdf> pukul 9.48 WIB pada 13 September 2020

Kendaraan modifikasi adalah perilaku seseorang dalam mengubah serta merombak suatu kendaraan dengan mengganti semua onderdil yang ada pada badan dan mesin kendaraan, yang dilakukan secara total maupun dengan sedikit demi sedikit, untuk memunculkan kesan sporty, lebih unik, keren dan berbeda dengan kendaraan yang lain.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu adalah informasi yang berisi tentang yang mana telah dilakukan peneliti-peneliti sebelumnya, dalam bentuk jurnal maupun artikel yang sudah diterbitkan atau berupa disertasi, tesis yang belum diterbitkan, dan juga mempunyai keterkaitan dengan permasalahan penelitian agar menghindari duplikasi dan menjelaskan keorisinalan penelitian dan menunjukkan perbedaan penelitian sebelumnya.¹⁰

Dalam penelitian terdahulu dapat membantu peneliti dalam memposisikan penelitian serta menunjukkan orisinalitas dari penelitian. Pada bagian ini peneliti mencantumkan beberapa hasil penelitian terdahulu baik dari judul Skripsi dan judul penelitian yang terkait dengan penelitian yang sudah dipublikasikan maupun belum dipublikasikan (Skripsi, thesis, disertasi dan yang lainnya). Adapun Penelitian yang dijadikan pedoman dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Peneliti ini Bernama Abshoril Fithy, peneliti adalah seorang mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Wiraraja Sumenep pada tahun 2014 dengan skripsi yang berjudul “Keberadaan Kendaraan Roda Tiga Sebagai Odong-Odong Di Kabupaten Sumenep Menurut Hukum Positif.” Penelitian ini menggunakan jenis penelitian Yuridis Normatif dan menggunakan pendekatan perundang-undangan. Penulis disini menganalisis kasus yang terjadi dengan acuan peraturan perundang-undangan yang ada, yaitu undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.
2. Penelitian ini Bernama M.Milchani, peneliti adalah seorang mahasiswa Fakultas Syariah dan Hukum Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga pada tahun 2017 dengan skripsi yang berjudul “Penegakan Hukum

¹⁰ Tim Penyusun, *Pedoman Karya Ilmiah*, (Malag: Fakultas Syariah, 2015), hal.27

Terhadap Modifikasi Kendaraan Bermotor Kereta Mini Di Wilayah Hukum Kabupaten Klaten Dalam Perspektif Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.” Penelitian ini merumuskan masalah yang pertama adalah Bagaimana perspektif undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan terhadap modifikasi kendaraan bermotor kereta mini di wilayah kabupaten klaten, yang kedua bagaimanakah upaya yang dilakukan aparat penegak hukum dalam menerbitkan kendaraan kereta mini di wilayah kabupaten klaten. Peneliti menggunakan jenis penelitian Yuridis Empiris atau penelitian lapangan. Penelitian ini menggunakan pendekatan penelitian kualitatif deskriptif dimana peneliti menangkap berbagai fenomena social melalui pengamatan di lapangan.

3. Peneliti ini bernama Ade Julian Anugrah, peneliti adalah seorang mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Palembang pada tahun 2018 dengan skripsi yang berjudul “Modifikasi Kendaraan Bermotor Dan Akibat Modifikasi Kendaraan Bermotor Yang Tidak Lulus Uji Menurut Pasal 277 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.”
4. Peneliti ini bernama Ika Felastri, peneliti adalah seorang mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Pekanbaru Riau pada tahun 2016 dengan skripsi yang berjudul Penegakan Hukum Pelanggaran Modifikasi Tanda Nomor Kendaraan Bermotor Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Oleh Kepolisian Satuan lalu Lintas Resor Kota Pekanbaru.” Jenis penelitian yang digunakan penelitian yang digunakan pada penelitian ini adalah jenis penelitian Yuridis Empiris yaitu penelitian yang didapatkan langsung dari masyarakat. Pendekatan penelitian ini menggunakan pendekatan populasi dan sampel.
5. Peneliti ini bernama Yosua, peneliti adalah seorang mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Adma Jaya Yogyakarta pada tahun 2019 dengan skripsi yang berjudul “Pengaturan Dan Penegakan Hukum Pidana Dalam

Pengoperasian Trasportasi Bentor Di Kota Yogyakarta.” Penelitian ini merumuskan masalah yang pertama bagaimana peraturan dan penegakan hukum pidana pada pengoperasian moda transportasi bentor di kota Yogyakarta. Penelitian ini menggunakan jenis penelitian Yuridis Normatif yang berfokus pada norma atau hukum positif yang berhubungan dengan pengoperasian transportasi bentor di kota Yogyakarta.

Adapun Penelitian yang dijadikan pedoman dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

No	Nama dan Judul Penelitian	Persamaan	Perbedaan	Hasil Penelitian
1.	<p>Abshoril Fithry.</p> <p>Judul: Keberadaan Kendaraan Roda Tiga Sebagai Odong-Odong Di Kabupaten Sumenep Menurut Hukum Positif.¹¹</p> <p>Sumber: Di akses pada https://media.neliti.com/media/publications/135561-ID-keberadaan-kendaraan-roda-tiga-sebagai-o.pdf pukul 14:33 WIB</p>	<p>. Abshoril Fithry sama-sama menggunakan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Juga sama-sama menjelaskan tentang problematis Undang-Undang dan implementasi</p>	<p>Penelitian yang dilakukan oleh Abshoril Fithry menggunakan jenis penelitian Normatif sedangkan peneliti menggunakan jenis penelitian Empiris</p>	<p>Hasil dari penelitian ini adalah Pelaksanaan perjanjian pengangkutan tidak sesuai dengan asas kebebasan berkontrak karena perjanjian pengangkutan menggunakan perjanjian baku yang didalam pembuatannya ditentukan oleh pihak pengangkut dan pihak pengirim hanya bisa menerima tanpa mempunyai kebebasan untuk mengubah isi perjanjian.</p>

¹¹ Di akses pada <https://media.neliti.com/media/publications/135561-ID-keberadaan-kendaraan-roda-tiga-sebagai-o.pdf> pukul 14:33 WIB

	tiga-sebagai-o.pdf	dilapangan.		
2.	<p>M.Milchani.</p> <p>Judul: Penegakan Hukum Terhadap Modifikasi Kendaraan Bermotor Kereta Mini Di Wilayah Hukum Kabupaten Klaten Dalam Perspektif Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.¹²</p> <p>Sumber: Di Akses pada file:///C:/Users/hp/Downloads/11340122_BAB-I_IV-atau-</p>	<p>Sama-sama menggunakan Undang- Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan sebagai bahan data sekunder. Keduanya juga sama membahas tentang modifikasi kendaraan bermotor yang tidak sesuai dengan pasal mengenai registrasi dan identifikasi</p>	<p>Dalam hal Studi kasus daerah dan tujuan penggunaan kendaraan modifikasi. Peneliti ini lebih menekankan pada kebijaka hukum di wilayah hukum Kota Batu sebagai kota wisata yang banyak dijumpai kendaraan bermotor jenis kereta mini untuk tujuan wisata. Sedangkan Penelitian yang dilakukan oleh</p>	<p>.Bahwa dalam perspektif Undang-Undnag Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, kendaraan bermotor kereta mini dapat dikategorikan sebagai kendaraan umum, angkutan tidak dalam trayek, kendaraan modifikasi. Untuk surat izin pengendara umum seharusnya pengemudi pengendara bermotor kereta mini seharusnya pengemudi kendaraan tersebut paling tidak mempunyai surat izin mengemudi jenis B1 umum atau B2 umum. Dari segi pelanggaran berdasarkan Undang- Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas</p>

¹² Di Akses pada file:///C:/Users/hp/Downloads/11340122_BAB-I_IV-atau-V_DAFTAR-PUSTAKA-terkunci.pdf pukul 14:32 WIB

	V_DAFTAR-PUSTAKA-terkunci.pdf	kendaraan bermotor yang beroperasi di jalan.	M.Milchani Menekan pada penegakan hukum untuk kendaraan modifikasi yang tidak sesuai Dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.	Dan Angkutan Jalan, kendaraan bermotor jenis kereta mini banyak melanggar pasal tersebut, diantaranya pelanggaran persyaratan teknis, pelanggaran laik jalan, pelanggaran administrasi (registrasi dan identitas).
3	Ade Julian Anugrah. Judul: Modifikasi Kendaraan Bermotor Dan Akibat Modifikasi Kendaraan Bermotor Yang Tidak Lulus Uji Menurut Pasal 277 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009	Sama-sama meneliti tentang kendaraan bermotor modifikasi dan bahan hukum yang digunakan sama-sama menggunakan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu	Dua penelitian ini berbeda dalam hal lokasi dan Pasal yang menjadi isu hukum dari masing-masing penulis	Modifikasi kendaraan bermotor yang marak di masyarakat memang banyak di jumpai, akan tetapi tidak semua kendaraan bermotor yang di sebut melanggar undang-undang modifikasi kendaraan bermotor, dikarenakan menurut Pasal 52 ayat (1) UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berbunyi. "Setiap kendaraan bermotor yang dimodifikasi yang

	<p>Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.¹³</p> <p>Sumber: http://repository.um-palembang.ac.id/id/eprint/868/1/SKRIPSI686-1705138783.pdf </p>	<p>Lintas Dan Angkutan Jalan.</p>		<p>menyebabkan perubahan tipe berupa dimensi, mesin, dan kemampuan daya angkut akan dilakukan penelitian rancang bangun dan rekayasa Kendaraan Bermotor " disana dijelaskan bahwa kendaraan yang tidak lulus uji tipe yang melanggar peraturan apabila sudah melakukan uji tipe pada kendaraan tersebut dan lulus maka kendaraan tersebut layak digunakan di jalan raya.</p>
4.	<p>Ika Felastrri.</p> <p>Judul: Penegakan Hukum Pelanggaran Modifikasi Tanda Nomor Kendaraan Bermotor Berdasarkan </p>	<p>Sama-sama membahas tentang penegakan hukum di masyarakat mengenai kendaran bermotor. Dan sama-sama menggunakan</p>	<p>Penelitian yang dilakukan oleh Ika Felastrri fokus menjelaskan pada modifikasi plat kendaraan dan beda lokasi penelitian</p>	<p>Penelitian yang dilakukan oleh Ika Felastrri Menghasilkan upayah berupa preventif dilakukan dengan cara memberikan sosialisasi kepada masyarakat luas, terutama kepada masyarakat yang menggunakan tanda nomor kendaraan bermotor modifikasi, kepada</p>

¹³ Di akses pada <http://repository.um-palembang.ac.id/id/eprint/868/1/SKRIPSI686-1705138783.pdf>

	Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Oleh Kepolisian Satuan lalu Lintas Resor Kota Pekanbaru.	jenis penelitian Yuridis Empiris.		masyarakat yang menggunakan kendaraan serta kepada anak-anak sekolah serta memberikan himbauan kepada masyarakat melalui surat kabar atau media cetak.
5.	Yosua Judul: "Pengaturan Dan Penegakan Hukum Pidana Dalam Pengoperasian Trasportasi Bentor Di Kota Yogyakarta." Sumber: https://digilib.unsuka.ac.id/id/eprint/29409/1/13340036_BAB-I_IV-atau-V_DAFTAR-PUSTAKA.pdf	Sama-sama study di Dinas Perhubungan dan sama mengenai hal pengoperasian kendaraan bermotor.	Penelitian ini berbeda dalam hal jenis kendaraan modifikasi bermotor serta lokasi penelitiannya.	Penelitian ini menghasilkan sebuah penyelesaian permasalahan dari sebuah pengaturan tentang Penegakan Hukum dalam Hukum Pidana untuk pengoperasian kendaraan becak motor.

B. Kerangka Konsep

1. Tinjauan Umum tentang Implementasi

Implementasi Suatu kebijakan yang telah dirumuskan tentunya memiliki tujuan-tujuan atau target tertentu yang ingin dicapai. Pencapaian target baru akan terealisasi jika kebijakan tersebut telah diimplementasikan. Oleh karena itu untuk dapat mengetahui apakah tujuan kebijakan yang telah dirumuskan tersebut dapat tercapai atau tidak, maka kebijakan tersebut harus diimplementasikan.

Menurut Merille S Grindle mengidentifikasi ada dua hal yang sangat menentukan keberhasilan dari implementasi yaitu isi kebijaksanaan dan konteks dari implementasi itu sendiri yang secara terperinci diidentifikasi sebagai berikut : ¹⁴

1. Isi Kebijakan (*content of policy*).
 - a. Kepentingan siapa saja yang terlihat (*interests affected*).
 - b. Macam-macam manfaat (*type of benefits*).
 - c. Sejauh mana perubahan akan diwujudkan (*extent of change envisioned*).
 - d. Tempat pembuatan kebijakan (*site of decision making*).
 - e. Sumber daya yang disediakan (*program implementators*).
2. Konteks dari implementasi (*context of implementation*).
 - a. Kekuasaan, kepentingan, dan strategi para actor yang terlibat (*power, interest and strategi of actor involved*).
 - b. Karakteristik lembaga dan rejim (*institution and regime characteristics*).
 - c. Sesuai dengan kaidah dan tingkat responsive (*compliance and responsiveness*).

2. Tinjauan Umum tentang Perizinan

a. Pengertian Izin

Izin adalah salah satu instrumen yang paling banyak

¹⁴ Fahmi Rijal "Implementasi Undang-undang Nomor 6 Tahun 2014 pasal 24 Tentang Penyelenggaraan Pemerintah Desa di Desa Sungai Mariam Kecamatan Anggana Kabupaten Kutai Kartanegara" Jurnal Ilmu Pemerintah, Vol. 4 No.3 2016, hlm. 1025-1026.

digunakan dalam hukum administrasi. Pemerintah menggunakan izin sebagai sarana yuridis untuk mengemudikan tingkah laku para warga. Izin juga diartikan sebagai suatu persetujuan dari penguasa berdasarkan undang-undang atau peraturan pemerintah, untuk dalam keadaan tertentu menyimpang dari ketentuan- ketentuan larangan perundangan. Dengan memberi izin penguasa memperkenankan orang yang memohonnya untuk melakukan tindakan-tindakan tertentu yang sebenarnya dilarang, ini menyangkut perkenan bagi suatu tindakan yang demi kepentingan umum mengharuskan pengawasan khusus atasnya.¹⁵

Di samping itu izin juga dapat diartikan, apabila pembuat peraturan, secara umum tidak melarang sesuatu perbuatan, asal saja dilakukan sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang berlaku. Dengan demikian maka perbuatan administrasi negara yang memperkenankan perbuatan tersebut, bersifat suatu izin.¹⁶

Dengan mengikat tindakan-tindakan pada suatu sistem perizinan, pembuat undang-undang dapat mengejar berbagai tujuan, yaitu:

- (1) Keinginan mengarahkan pengendalian aktivitas-aktivitas tertentu.
- (2) Mencegah bahaya bagi lingkungan.
- (3) Keinginan melindungi obyek-obyek tertentu.
- (4) Hendak membagi benda-benda yang sedikit.
- (5) Pengarahan dengan menyeleksi orang-orang dan aktivitas-aktivitas yang dilakukan.¹⁷

Izin juga merupakan suatu penetapan yang merupakan dispensasi daripada suatu larangan undang-undang. Pada umumnya pasal undang-undang bersangkutan berbunyi "dilarang tanpa izin,

¹⁵ N.M.Spelt dan J.B.J.M. Ten Berge, Pengantar Hukum Perizinan, (Surabaya:, 1992), h.3

¹⁶ S.F.Marbun dan Moh.Mahfud.MD, Pokok-Pokok Hukum Administrasi Negara, (Yogyakarta: Liberty, 2000), h.95

¹⁷ N.M,Spelt dan J.B.J.M. Ten Berge, Pengantar Hukum Perizinan, (Surabaya: 1992), h.7

melakukan dan seterusnya. Selanjutnya larangan tersebut diikuti dengan perincian dari syarat-syarat, kriteria, dan sebagainya yang perlu dipenuhi oleh pemohon untuk memperoleh dispensasi dari larangan tersebut, disertai dengan penetapan prosedur dan juklak (petunjuk pelaksanaan) kepada pejabat-pejabat administrasi negara yang bersangkutan.¹⁸

Selanjutnya izin juga bermaksud, bilamana pembuat peraturan melarang suatu perbuatan, tetapi masih juga memperkenankannya, asal saja diadakan secara yang ditentukan untuk masing-masing hal yang konkrit, maka perbuatan administrasi negara yang memperkenankan perbuatan tersebut bersifat suatu izin.¹⁹

Keputusan untuk memberikan izin adalah suatu keputusan tats usaha 4 negara (TUN). Keputusan ialah keputusan sepihak dari suatu organ merintah, diberikan atas dasar wewenang ketatanegaraan atau ketatusahaan, yang menciptakan bagi suatu atau lebih keadaan kongkrit, individual, suatu hubungan hukum, menetapkan secara mengikat atau membebaskannya atau menolak. Menurut akibat hukumnya izin merupakan keputusan TUN yang menciptakan hukum. Hal ini berarti bahwa dengan izin dibentuk suatu hubungan hukum tertentu. Dalam hubungan hukum ini oleh organ pemerintahan diciptakan hak-hak dan kewajiban-kewajiban tertentu bagi yang berhak. Selanjutnya ketentuan-ketentuan merupakan syarat-syarat yang menjadi dasar bagi organ pemerintahan memberi izin. Fakta bahwa dalam banyak hal izin dikaitkan pada syarat-syarat, berhubungan erat dengan fungsi system perizinan sebagai salah satu instrumen pengarah (pengendalian) dari penguasa.²⁰

b. Bentuk dan Sifat Izin

¹⁸ S.Prajudi Atmostidirjo, *Hukum Administrasi Negara*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1995), h.97

¹⁹ Rachman Mustafa, *Sistem Hukum Administrasi Negara Indonesia* (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2001), h. 80

²⁰ N.M.Spelt dan J.81M. Ten Berge, *Pengantar Hukum Perizinan*, Surabaya, 1992, hal.12

Pada dasarnya izin merupakan keputusan pejabat/badan tata, usaha negara yang berwenang, yang, isinya atau substansinya mempunyai sifat sebagai berikut :²¹

- (1) Izin bersifat bebas, adalah izin sebagai keputusan tata, usaha negara yang penerbitannya, tidak terikat pada aturan dan hukum tertulis, serta organ yang berwenang uilarn izin memiliki kadar kebebasan yang besar dalam memutuskan pemberian izin.
- (2) Izin bersifat terikat, adalah izin sebagai keputusan tats usaha negara yang penerbitannya terikat pada aturan dan hukum tertulis dan tidak tertulis, serta organ yang berwenang dalam izin kadar kebebasannya dan wewenangnya tergantung pada kadar sejauhmana peraturan perundang- undangan mengaturnya. Misalnya adalah IMB, izin HO, izin usaha industry, dan lain-lain.
- (3) Izin yang bersifat menguntungkan, merupakan izin yang isinya mempunyai sifat menguntungkan pada yang bersangkutan. Izin yang bersifat menguntungkan isinya nyata berupa pemberian anegerah kepada yang bersangkutan. Dalam arti, yang bersangkutan diberikan hak-hak atau pemenuhan tuntutan yang tidak aka nada tanpa keputusan tersebut. Misalnya izin yang menguntungkan tersebut adalah SIM, SIUP, SITU, dan lain-lain.
- (4) Izin yang bersifat memberatkan, merupakan izin yang isinya mengandung unsur-unsur memberatkan dalam bentuk ketentuan-ketentuan yang berkaitan kepadanya. Di samping itu, izin yang bersifat memberatkan merupakan izin yang memberi beban kepada orang lain atau masyarakat sekitarnya. Misalnya pemberian izin kepada perusahaan tertentu, bagi mereka yang tinggal di sekitarnya yang merasa dirugikan izin tersebut merupakan suatu beban.

²¹ Adrian Sutedi, Hukum Perizinan dalam Sektor Pelayanan Publik, (Jakarta: Sinar Grafika, 2010), h.173-174

- (5) Izin yang segera berakhir, merupakan izin yang menyangkut tindakantindakan yang akan segera berakhir atau izin yang mass berlakunya relative pendek, misalnya izin mendirikan bangunan (IMB), yang hanya berlaku untuk mendirikan bangunan dan berakhir saat bangunan selesai didirikan.
- (6) Izin yang berlangsung lama, merupakan izin yang menyangkut tindakantindakan yang, berakhirnya atau mass berlakunya relatif lama, misalnya izin usaha industry dan izin yang berhubungan dengan lingkungan.
- 7) Izin yang bersifat pribadi, merupakan izin yang isinya tergantung pada sifat atau kualitas pribadi dan pemohon izin. Misalnya izin mengemudi (SIM).
- (7) Izin yang bersifat kebendaan, merupakan izin yang isinya tergantung pada sifat dan objek izin misalnya izin HO, SITU, dan lain-lain.²²

Dalam buku Ridwan HR yang berjudul Hukum Administrasi Negara, Bahwa izin dibaginya kedalam tiga bagian bentuk perizinan (*vergunning*), yaitu :²³

1. Lisensi merupakan izin yang sebenarnya (*deiegenlyke*). Dasar pemikiran mengadakan penetapan yang merupakan lisensi ini adalah bahwa hal-hal yang diliputi oleh lisensi dibawah pengawasan pemerintah, untuk mengadakan penertiban.
2. Dispensasi adalah suatu pengecualian dari ketentuan hukum dalam hal mana pembuat undang-undang sebenarnya dalam prinsipnya tidak berniat mengadakan pengecualian.
3. Konsesi, disini pemerintah menginginkan sendiri klien menganjurkan adanya usaha-usaha dengan memberikan fasilitas-fasilitas kewenangan kewajiban.

Adapun bentuk izin adalah :²⁴

- 1) Secara Tertulis

²² Adrian Sutedi, Hukum Perizinan dalam Sektor Pelayanan Publik, (Jakarta: Sinar Grafika, 2010), h.173-174

²³ Ridwan HR, Hukum Administrasi Negara, (Jakarta : Raja Grafindo Persada,2006), hal.207

²⁴ Ridwan HR, Hukum Administrasi Negara, (Jakarta : Raja Grafindo Persada,2006), h.223

Bentuk izin secara tertulis ialah suatu bentuk perizinan yang diberikan oleh pemerintah oleh suatu instansi yang berwenang sesuai izin yang dimintakan, serta penerangan pemberian izin diberikan dalam bentuk tertulis dan ditandatangani oleh pihak yang berwenang di instansi tersebut.

2) Dengan Lisan

Bentuk izin secara lisan dapat ditemukan dalam hal pengeluaran pendapat dimuka umum. Bentuk izin dengan lisan pada dasarnya hanya dilakukan oleh suatu organisasi untuk melakukan aktivitasnya serta melaporkan aktivitasnya tersebut kepada instansi yang berwenang. Bentuk izin dengan lisan ini hanya berfungsi sebagai suatu bentuk pelaporan semata.

c. Unsur dan Organ Perizinan

Izin adalah perbuatan pemerintah bersegi satu berdasarkan peraturan perundang-undangan untuk diterapkan pada peristiwa konkret menurut prosedur dan persyaratan tertentu. Dari pengertian ini ada beberapa unsur dalam perizinan, yaitu sebagai berikut :²⁵

- (1) Instrumen Yuridis, dalam rangka untuk mengupayakan kesejahteraan umum, kepada pemerintah diberikan wewenang dalam bidang pengaturan, yang dari fungsi pengaturan ini muncul beberapa instrument yuridis untuk menghadapi peristiwa individual dan konkret, yaitu dalam bentuk ketetapan, salah satu wujud dari ketetapan itu adalah izin.
- (2) Peraturan Perundang-undangan, pembuatan dan penerbitan ketetapan izin merupakan tindakan hukum pemerintahan. Sebagai tindakan hukum, maka harus ada wewenang yang diberikan oleh peraturan perundang-undangan atau harus

²⁵ Ridwan HR, *Ilukum Administrasi Negara*, (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2008),h.216

berdasarkan asas legalitas. Tanpa dasar wewenang, tindakan hukum itu menjadi tidak sah.

- (3) Organ Pemerintah, adalah organ yang menjalankan urusan pemerintahan baik di tingkat pusat maupun ditingkat daerah, mulai dari administrasi negara tertinggi (presiden) sampai dengan administrasi negara terendah (lurah) berwenang memberikan izin. Hal ini berarti bahwa terdapat aneka ragam administrasi negara pemberi izin, yang didasarkan pada jabatan yang dijabatnya baik di tingkat pusat maupun daerah.
- (4) Peristiwa Konkrit, artinya peristiwa yang terjadi pada waktu tertentu, orang tertentu, tempat tertentu, dan fakta hukum tertentu oleh karena peristiwa konkrit ini bentuknya beragam, sejalan dengan keragaman perkembangan masyarakat, izin pun memiliki keragaman. Izin yang jenisnya beragam itu dibuat dalam proses dan prosedurnya tergantung dari kewenangan pemberi izin, macam izin dan struktur organisasi instansi yang menerbitkan izin tersebut.
- (5) Prosedur dan Persyaratan, pada umumnya permohonan izin harus menempuh prosedur tertentu yang ditentukan oleh pemerintah, selaku pemberi izin. Di samping harus menempuh prosedur tertentu, pemohon izin juga harus menempuh persyaratan-persyaratan tertentu yang ditentukan secara sepihak oleh pemerintah atau pemberi izin. Prosedur dan persyaratan perizinan itu berbeda-beda tergantung jenis izin, tujuan izin, dan instansi pemberi izin.²⁶

Dari unsur-unsur izin tersebut di atas dapat diketahui bahwa pemberian izin diperlukan untuk mengatur dan menentukan dapat atau tidaknya permohonan izin tersebut dikabulkan. Tentunya perlu memperhatikan hal-hal yang berhubungan dengan penerbitan izin tersebut.

²⁶ Ridwan HR, *Ilukum Administrasi Negara*, (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2008), h.216

3. Tinjauan Umum Tentang Modifikasi Motor

a. Pengertian Modifikasi Motor

Modifikasi motor merupakan gabungan dua kata yang terdiri “modifikasi berarti ubah, pengubahan, perubahan” dan kata motor yang berarti “1) mesin yang menjadi tenaga penggerak 2) sepeda yang digeraka oleh mesin sehingga dapat bejalan dengan pengendaraan orang”.²⁷

Apabila dua kata modifikasi dan motor digabungkan maka menimbulkan makna yang baru yaitu pengubahan kendaraan bermotor. Makna dari pengubahan kendaraan bermotor yaitu sepeda motor standar pabrikan menjadi bentuk baru dengan melakukan inovasi bada bagian tertentu sesuai dengan desain atau konsep perancangannya atau pemodifnya. Sementara menurut Wawan Setiawan dalam bukunya teknis praktis merawat dan mereparasi motor, menjelaskan tentang modifikasi motor adalah “mengubah motor dari bentuk standar pabrikan menjadi bentuk baru namun dalam perubahan tersebut tanpa mengubah kenyamanan dalam berkendara”. Dalam memodifikasi sebuah kendaraan bermotor khususnya sepeda motor ada beberapa klasifikasi atau jenis modifikasi motor sepeda yang dikupas dalam Tabloid Motor diantaranya adalah :²⁸

(1) Modifikasi Sedang

Modifikasi Motor yang dilakukan dengan merubah beberapa bagian motor secara sedang atau menengah yaitu dengan cara mengganti beberapa bagian pokok motor seperti mengganti veleg, ban. Stang. Suspense, memasang fairing, serta pengecatan beberapa bagian atau seluruhnya.

²⁷ Teguh Imanto, “Proses Visualisasi Modifikasi Motor,” Inosains, 2 (Agustus, 2014),h 95

²⁸ Teguh Imanto, “Proses Visualisasi Modifikasi Motor,” Inosains, 2 (Agustus, 2014),h 95-96

(2) Modifikasi Berat

Modifikasi Motor yang dilakukan dengan merubah keseluruhan bagian motor sehingga menjadi bentuk baru. Pada kategori Modifikasi Besar, hampir bagian-bagian penting sebuah motor mengalami perombakan, seperti suspense depan sampai belakang, stang, veleg, ban, tangki bensin bahkan rombakan dapur pacu atau mesin motornya termasuk perubahan kerangka motor.

(3) Modifikasi Ekstrim

Modifikasi Motor untuk kategori ini hampir sama dengan kategori besar, namun perubahan yang dilakukan terlihat ekstrim atau agak menyimpang bahkan tidak mengindahkan keselamatan berkendara. Modifikasi seperti ini dilakukan dengan merubah keseluruhan bagian motor sehingga menjadi bentuk baru yang aneh, ganjil, unik dan sejenisnya.

Pada kategori Modifikasi Ekstrim, hampir bagian-bagian penting sebuah motor mengalami perubahan, seperti suspense depan sampai belakang, stang, veleg, ban, tangki bensin bahkan rombakan dapur pacu atau mesin motornya termasuk perubahan kerangka motor. Akibatnya dari perubahan ini membuat bentuk motor menjadi bentuk yang baru dan berkesan sangar, antic, unik, ganjil serta yang lainnya.

Modifikasi kendaraan bermotor adalah perubahan terhadap spesifikasi teknis dimensi, mesin, dan/atau kemampuan daya angkut kendaraan bermotor.²⁹ Setiap kendaraan bermotor yang dimodifikasi yang menyebabkan perubahan tipe berupa dimensi, mesin dan kemampuan daya angkut akan dilakukan penelitian rancang bangunan rekayasa kendaraan bermotor.

²⁹ Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan pasal 1

b. Fungsi Modifikasi

Fungsi modifikasi kendaraan bermotor :

- (1) Meningkatkan kinerja kendaraan yang dimiliki
- (2) Merubah penampilan motor lebih bagus
- (3) Menjadikan motor tampak elegan
- (4) Meningkatkan kenyamanan ketika berkendara

c. Syarat Teknis Modifikasi Motor

Dalam Pasal 132 ayat 6 dan 7 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No 55 tahun 2012 tentang kendaraan :³⁰

- (1) Modifikasi kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (5) hanya dapat dilakukan setelah mendapat rekomendasi dari agen tunggal pemegang merek.
- (2) Modifikasi kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat 6 wajib dilakukan oleh bengkel umum kendaraan bermotor yang ditunjuk oleh menteri yang bertanggung jawab di bidang industri. Selanjutnya dalam Ketentuan Modifikasi kendaraan dalam UndangUndang Nomor 22 Tahun 2009 terdapat pada beberapa pasal diantaranya ialah: Pasal 48 yang berbunyi :
 - a) Setiap kendaraan yang dioperasikan di jalan harus memenuhi teknis dan layak jalan
 - b) Persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri dari:
 - a. Susunan
 - b. Perlengkapan
 - c. Ukuran
 - d. Karoseri

³⁰ Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan pasal 132

- e. Rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya
 - f. Pemuatan
 - g. Penggunaan
 - h. Penggandengan kendaraan bermotor
 - i. Penempelan kendaraan bermotor
- c) Persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan oleh kinerja minimal kendaraan bermotor yang ukuran sekurangkurangnya terdiri dari:
- a. Emisi gas buang
 - b. Kebisingan suara
 - c. Efisiensi sistem rem utama
 - d. Efisiensi sistem rem parkir
 - e. Kincup roda depan
 - f. Suara klakson
 - g. Daya pancar dan arah sinar lampu utama
 - h. Radius putar
 - i. Akurasi alat penunjuk kecepatan
 - j. Kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban
- d) Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan teknis dan laik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan ayat (3) diatur dengan peraturan pemerintah.³¹

Pasal 49 yang berbunyi :

(1) Kendaraan bermotor, kereta gandeng, dan kereta tempelan yang diimpor, dibuat atau dirakit di dalam negeri

³¹ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

yang akan dioperasikan di jalan wajib dilakukan pengujian

(2) Pengujian sebagaimana dimaksud pada ayat 1 meliputi:

- a. Uji tipe
- b. Uji berkala³²

Pasal 50 yang berbunyi :

(1) Uji tipe sebagaimana dimaksud pada pasal 49 ayat 2 huruf a wajib dilakukan bagi setiap kendaraan bermotor, kereta gandeng, dan keret temple, yang diimpor, dibuat atau dirakit dalam negeri serta modifikasi kendaraan bermotor yang menyebabkan perubahan tipe.

(2) Uji tipe sebagaimana dimaksud pada ayat 1 sendiri terdiri atas:

- a. Pengujian fisik untuk pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan yang dilakukan terhadap landasan kendaraan bermotor dan kendaraan bermotor dalam keadaan lengkap.
- b. Penelitian rancang bangunan dan rekayasa kendaraan bermotor yang dilakukan terhadap rumah-rumah, bak muatan, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan bermotor yang dimodifikasi tipenya.

(3) Uji tipe sebagaimana dimaksud pada ayat 1 dilaksanakan oleh unit pelaksana uji tipe pemerintah,

(4) Ketentuan lebih lanjut mengenai uji tipe dan unit pelaksana sebagaimana dimaksud pada ayat 1 dan ayat 3 diatur dengan pemerintah.³³

Pasal 52 yang berbunyi :

³² Pasal 49 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

³³ Pasal 50 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

(1) Modifikasi kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam pasal 50 ayat 1 dapat berupa modifikasi dimensi, mesin, dan kemampuan daya angkut.

(2) Modifikasi kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat 1 tidak boleh membahayakan keselamatan lalu lintas, mengganggu arus lalu lintas, serta merusak lapisan perkerasan/daya dukung jalan yang dilalui.

(3) Setiap kendaraan bermotor yang dimodifikasi sehingga mengubah persyaratan konstruksi dan material wajib dilakukan uji tipe ulang.

(4) Bagi kendaraan bermotor yang telah diuji tipe ulang sebagaimana dimaksud pada ayat 3 harus dilakukan registrasi dan identifikasi ulang.³⁴

4. Tinjauan Umum tentang Teori Utilitas Hukum (Kemanfaatan Hukum)

Utilitarianisme atau utilism lahir sebagai reaksi terhadap ciri-ciri metafisis dan abstrak dari filsafat hukum dan politik pada abad ke-18 dan abstrak dari filsafat hukum dan politik pada abad-18. Aliran ini adalah yang meletakkan kemanfaatan disini sebagai tujuan hukum. Kemanfaatan di sini diartikan sebagai kebahagiaan (*happiness*). Jadi, Baik buruk atau adil tidaknya suatu hukum. Bergantung kepada apakah hukum itu memberikan kebahagiaan kepada manusia atau tidaknya suatu hukum.³⁵

Kebahagiaan ini selayaknya dapat dirasakan oleh setiap individu. Tetapi jika tidak mungkin tercapai (dan pasti tidak mungkin), diupayakan agar kebahagiaan itu dinikmati oleh setiap individu dalam masyarakat (bangsa) (*The greatest happiness for the greatest number of people*).

³⁴ Pasal 52 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

³⁵ Sukarno Aburaera, Filsafat Hukum, Bayu Media Publishing, Malang, 2009,hal.143

Utilitarianisme pertama kali dikembangkan oleh Jeremi Bentham (1748- 1831). Persoalan yang di hadapi oleh Bentham pada zaman itu adalah bagaimana menilai baik Buruknya suatu kebijakan social politik, ekonomi, dan legal secara moral. Dengan kata lain bagaimana menilai suatu kebijakan public yang mempunyai dampak kepada banyak orang secara moral. Berpijak dari tesis tersebut, Bentham menemukan bahwa dasar yang paling objektif adalah dengan melihat apakah suatu kebijakan atau tindakan tertentu membawa manfaat atau hasil yang berguna atau, sebaliknya kerugian bagi orang-orang yang terkait.³⁶

Bila dikaitkan apa yang dinyatakan Bentham pada hukum (baca Kebijakan), maka baik buruknya hukum harus diukur dari baik buruknya akibat yang dihasilkan oleh penerapan hukum itu. Suatu ketentuan hukum baru bisa di nilai baik, jika akibat-akibat yang dihasilkan dari penerapannya adalah kebaikan, kebahagiaan sebesar-besarnya, dan berkurangnya penderitaan. Dan sebaliknya dinilai buruk jika penerapannya menghasilkan akibat-akibat yang tidak adil, kerugian, dan hanya memperbesar penderitaan. Sehingga tidak salah tidak ada para ahli menyatakan bahwa teori kemanfaatan ini sebagai dasar-dasar ekonomi bagi pemikiran hukum. Prinsip utama dari teori ini adalah mengenai tujuan dan evaluasi hukum. Tujuan hukum adalah kesejahteraan yang sebesar-besarnya bagi sebagian terbesar rakyat atau bagi seluruh rakyat, dan evaluasi hukum dilakukan berdasarkan akibat-akibat yang dihasilkan dari proses penerapan hukum. Berdasarkan orientasi itu, maka isi hukum adalah ketentuan tentang pengaturan penciptaan kesejahteraan Negara.³⁷

Penganut aliran Utilitarianisme selanjutnya adalah John Stuar Mill. Sejalan dengan pemikiran Bentham, Mill memiliki pendapat bahwa suatu perbuatan hendaknya bertujuan untuk mencapai sebanyak mungkin kebahagiaan. Menurut Mill, keadilan bersumber pada naluri manusia untuk menolak dan membalas kerusakan yang diderita, baik

³⁶ Sonny Keraf, *Etika Bisnis Tuntunan dan Relevansinya*, Kanisius, Yogyakarta, 1998, hal. 93-94

³⁷ Lili Rasjidi dan I.B Wyasa Putra, *Hukum sebagai Suatu Sistem*, Remaja Rosdakarya, Bandung, 1993, h. 79-80.

oleh diri sendiri maupun oleh siapa saja yang mendapatkan simpati dari kita, sehingga hakikat keadilan mencakup semua persyaratan moral yang hakiki bagi kesejahteraan umat manusia.³⁸

Mill setuju dengan Bentham bahwa suatu tindakan hendaklah ditujukan kepada pencapaian kebahagiaan, sebaliknya suatu tindakan adalah salah apabila menghasilkan sesuatu yang merupakan kebalikan dari kebahagiaan. Lebih lanjut, Mill menyatakan bahwa standar keadilan hendaknya didasarkan pada kegunaannya, akan tetapi bahwa asal-usul kesadaran akan keadilan itu tidak diketemukan pada kegunaan, melainkan pada dua hal yaitu rangsangan untuk mempertahankan diri dan perasaan simpati. Menurut Mill keadilan bersumber pada naluri manusia untuk menolak dan membalas kerusakan yang diderita, baik oleh diri sendiri maupun oleh siapa saja yang mendapat simpati dari kita. Perasaan keadilan akan memberontak terhadap kerusakan, penderitaan, tidak hanya atas dasar kepentingan individual, melainkan lebih luas dari itu sampai kepada orang lain yang kita samakan dengan diri kita sendiri, sehingga hakikat keadilan mencakup semua persyaratan moral yang sangat hakiki bagi kesejahteraan umat manusia.³⁹

Pendasar dari mazhab ini ialah Friedrich Carl von Savigny dan Puchta. Ada 2 (dua) pengaruh terhadap lahirnya mazhab ini, yakni pengaruh *Montesqueu* dalam bukunya "*L' esprit de Lois*" yang terlebih dahulu mengemukakan tentang adanya hubungan antara jiwa sesuatu bangsa dengan hukumnya dan pengaruh paham Nasionalisme yang mulai timbul di awal abad ke-19. Lahirnya mazhab ini juga merupakan suatu reaksi yang langsung terhadap suatu pendapat yang diketengahkan oleh Thibaut dalam pamfletnya yang berbunyi *Über Die Notwendigkeit Eines Allge-meinen Bürgerlichen Rechts Für Deutschland* - Kepertuan akan adanya kodifikasi hukum perdata bagi negeri Jerman. Ahli hukum

³⁸ H.R Otje Salman, S, Filsafat Hukum (Perkembangan & Dinamika Masalah), Bandung : PT. Refika Aditama, 2010, h 44.

³⁹ Bodenheimer dalam Satjipto Rahardjo, Ilmu Hukum, Bandung : PT. Citra Aditya Bakti, 2006, hal. 277

perdata Jerman ini menghendaki agar di Jerman diperlakukan kodifikasi perdata dengan dasar hukum Pranas (Code Napoleon). Seperti diketahui setelah Prancis meninggalkan Jerman timbul masalah hukum apa yang hendak diperlakukan di negara ini. Juga merupakan suatu reaksi yang tidak langsung terhadap aliran hukum alam dan aliran hukum positif.⁴⁰

Bagaimanakah inti pemikiran dari mazhab sejarah ini? Dalam buku von Savigny yang termashur "*Von Beruf Unserer Zeit für Gesetzgebung und Rechtswissenschaft*" - Tentang tugas zaman kita bagi pembentuk undang-undang dan ilmu hukum, antara lain dikatakan : *Das Recht wird nicht gemacht, es ist und wird mit dem Volke* Hukum itu tidak dibuat, tetapi tumbuh dan berkembang Bersama masyarakat.

Pandangan Von Savigny berpangkal kepada bahwa di dunia ini terdapat bermacam-macam bangsa yang pada tiap-tiap bangsa tersebut mempunyai suatu *Volkgeist* - jiwa rakyat. Jiwa ini berbeda-beda, baik menurut waktu maupun menurut tempat. Pencerminan dari adanya jiwa yang berbeda ini tampak pada kebudayaan dari bangsa tadi yang berbeda-beda.

Ekspresi itu tampak pula pada hukum yang sudah barang tentu berbeda pula pada setiap tempat dan waktu. Karenanya, demikian von Savigny. tidak masuk akal jika terdapat hukum yang berlaku universal dan pada semua waktu. Hukum sangat bergantung atau bersumber pada jiwa rakyat tadi dan yang menjadi isi dari hukum itu ditentukan oleh pergaulan hidup manusia dari masa ke masa (sejarah). Hukum menurut pendapatnya berkembang dari suatu masyarakat yang sederhana yang pencerminannya tampak dalam tingkah laku semua individu kepada masyarakat yang modern dan kompleks di mana kesadaran hukum rakyat itu tampak pada apa yang diucapkan oleh para ahli hukumnya.⁴¹

Tulisan Von Savigny di samping sebagai suatu reaksi langsung terhadap Thibaut juga dimaksudkan hendak memberi tempat yang

⁴⁰ Lili Rasjidi, Dasar-Dasar Filsafat dan Teori Hukum , Bandung : PT. Citra Aditya Bakti, 2006, hal. 64

⁴¹ Lili Rasjidi, Dasar-Dasar Filsafat dan Teori Hukum , Bandung : PT. Citra Aditya Bakti, 2006, hal. 65

terhormat bagi hukum rakyat Jerman yang aski di negeri Jerman sendiri. Von Savigny berkeinginan agar hukum Jerman itu berkembang menjadi hokum nasional Jerman. Tantang Von Savigny terhadap kondifikasi Prancis itu menyebabkan hamper 1 (satu) abad lamanya Jerman tidak mempunyai kodifikasi hokum perdata. Pengeruh pandangannya juga terasa sampai jauh ke luar batas-batas negeri Jerman. Terhadap Indonesia misalnya terhadap pada pendapat para ahli hokum adat kita seperti Prof.Supomo almarhum, Prof.Sudiman almarhum, Prof. Djojodiguno dan lain-lain. Berkat pandangan Von Savigny hokum adat kita diperlakukan sebagai hokum yang berlaku bagi golongan Indonesia asli. Ini semua karena merupakan hasil perjuangan orang-orang Belanda sendir seperti *Van Vollenhoven*. Ter Haar maupun Holleman dan lain-lain yang menganut pendapat *Von Savigny*. Namun demikian, untuk masa kini pendangan mazhab ini ada perundang-undangan. Segi kebbaikannya menempatkan kedudukan hokum kebiasaan sejajar dengan undang-undang yang tertulis.⁴²

5. Tinjauan Umum tentang *Maqashid Syariah*

a. Pengertian *Maqashid Syariah*

Maqashid al-syari'ah terdiri dari dua kata, *Maqashid* dan *Syari'ah*. Kata *maqashid* merupakan bentuk jama' dari *maqshad* yang berarti maksud dan tujuan, sedangkan *syari'ah* mempunyai pengertian hukum-hukum Allah yang ditetapkan untuk manusia agar dipedomani untuk mencapai kebahagiaan hidup di dunia maupun di akhirat. Maka dengan demikian, *Maqashid al-syari'ah* berarti kandungan nilai yang menjadi tujuan pensyariatan hukum.

Kajian teori *Maqāṣid Syariah* dalam hukum Islam adalah sangat penting. Urgensi itu didasarkan pada pertimbangan-pertimbangan sebagai berikut. *Pertama*, hukum Islam adalah hukum yang bersumber dari wahyu Tuhan dan diperuntukkan bagi umat manusia. Oleh karena itu, ia akan selalu berhadapan dengan

⁴² Lili Rasjidi, *Dasar-Dasar Filsafat dan Teori Hukum*, Bandung : PT. Citra Aditya Bakti, 2006, hal. 67

perubahan sosial. Dalam posisi seperti itu, apakah hukum Islam yang sumber utamanya (Al-Qur'an dan sunnah) turun pada beberapa abad yang lampau dapat beradaptasi dengan perubahan sosial. Jawaban terhadap pertanyaan itu baru bisa diberikan setelah diadakan kajian terhadap berbagai elemen hukum Islam, dan salah satu elemen yang terpenting adalah teori *Maqāsid Syariah*. Kedua, dilihat dari aspek historis, sesungguhnya perhatian terhadap teori ini telah dilakukan oleh Rasulullah SAW, para sahabat, dan generasi mujtahid sesudahnya. Ketiga, pengetahuan tentang *Maqashid Syariah* merupakan kunci keberhasilan mujtahid dalam ijtihadnya, karena di atas landasan tujuan hukum itulah setiap persoalan dalam bermu'amalah antar sesama manusia dapat dikembalikan.⁴³

Maka dengan demikian, *Maqashid al-syari'ah* adalah tujuan-tujuan yang hendak dicapai dari suatu penetapan hukum (Asafri Jaya,. Izzuddin ibn Abd al-Salam, sebagaimana dikutip oleh Khairul Umam⁴⁴, mengatakan bahwa segala taklif hukum selalu bertujuan untuk kemaslahatan hamba (manusia) dalam kehidupan dunia dan akhirat. Allah tidak membutuhkan ibadah seseorang, karena ketaatan dan maksiat hamba tidak memberikan pengaruh apa-apa terhadap kemuliaan Allah. Jadi, sasaran manfaat hukum tidak lain adalah kepentingan manusia. Menurut Satria Efendi, *Maqashid al-syari'ah* mengandung pengertian umum dan pengertian khusus. Pengertian yang bersifat umum mengacu pada apa yang dimaksud oleh ayat-ayat hukum atau hadits-hadits hukum, baik yang ditunjukkan oleh pengertian kebakasaannya atau tujuan yang terkandung di dalamnya. Pengertian yang bersifat umum itu identik dengan pengertian istilah *maqashid al-syari'* (maksud Allah dalam menurunkan ayat hukum, atau maksud

⁴³ Ghofar Shidiq, TeoriMaqashid Al-Syari'ah Dalam Hukum Islam, Jurnal Sultan Agung,(Vol. XLIV No. 118 Juni – Agustus 2009), hal. 120

⁴⁴ Khairul Umam, Ushul Fiqih, Bandung, Pustaka Setia, 2001, hal.56

Rasulullah dalam mengeluarkan hadits hukum).⁴⁵

Sedangkan pengertian yang bersifat khusus adalah substansi atau tujuan yang hendak dicapai oleh suatu rumusan hukum. Sementara itu ⁴⁶Wahbah al-Zuhaili (1986:1017) mendefinisikan *Maqashid Syari'ah* dengan makna-makna dan tujuan-tujuan yang dipelihara oleh syara' dalam seluruh hukumnya atau sebagian besar hukumnya, atau tujuan akhir dari syari'at dan rahasia-rahasia yang diletakkan oleh syara' pada setiap hukumnya. Kajian teori *Maqashid al-syari'ah* dalam hukum Islam adalah sangat penting.

b. Tujuan Maqashid Syariah

Dari pengertian di atas, dapat dikatakan bahwa yang menjadi bahasan utama dalam *maqashid al-syari'ah* adalah hikmah dan illat ditetapkan suatu hukum. Dalam kajian ushul fiqh, hikmah berbeda dengan illat. Illat adalah sifat tertentu yang jelas dan dapat diketahui secara objektif (zahir), dan ada tolak ukurnya (mundhabit), dan sesuai dengan ketentuan hukum (munasib) yang keberadaannya merupakan penentu adanya hukum. Sedangkan hikmah adalah sesuatu yang menjadi tujuan atau maksud disyariatkannya hukum dalam wujud kemaslahatan bagi manusia.

Maslahat secara umum dapat dicapai melalui dua cara :

1. Mewujudkan manfaat, kebaikan dan kesenangan untuk manusia yang disebut dengan istilah *jalb al-manafi'*. Manfaat ini bisa dirasakan secara langsung saat itu juga atau tidak langsung pada waktu yang akan datang.
2. Menghindari atau mencegah kerusakan dan keburukan yang sering diistilahkan dengan *dar' al-mafasid*. Adapun yang dijadikan tolok ukur untuk menentukan baik buruknya (manfaat dan mafsadahnya) sesuatu yang dilakukan adalah apa

⁴⁵ Wahbah al-Zuhaili, *Ushul al-Fiqh al-Islami*, Beirut: Dar al-Fikr, 1986. J.N.D. Anderson, *Law Reform in the Muslim World*, London, University of London Press, 1976.hal.13

⁴⁶ Wahbah al-Zuhaili, *Ushul al-Fiqh al-Islami*, Beirut: Dar al-Fikr, 1986. J.N.D. Anderson, *Law Reform in the Muslim World*, London, University of London Press, 1976. hal.36

yang menjadi kebutuhan dasar bagi kehidupan manusia. Tuntutan kebutuhan bagi kehidupan manusia itu bertingkat-tingkat, yakni kebutuhan primer, sekunder, dan tersier.⁴⁷

Diatas telah dijelaskan mengenai *Maqashid Al Syariah* dimana *maqashid al syari'ah* bertujuan untuk mengetahui tujuan-tujuan yang hendak dicapai oleh perumusny dalam mensyariatkan hukum. Tujuan hukum ini merupakan salah satu faktor penting dalam menetapkan salah satu faktor penting dalam menetapkan hukum yang dihasilkan melalui ijtihad.⁴⁸

Al syathibi, dalam bukunya al-Muwafaqat mengatakan kandungan maqashid alsyari'ah adalah kemaslahatan manusia, karena pada hakikatnya semua kewajiban (taklif) dibuat dalam rangka merealisasikan kemaslahatan hamba dan menolak kemudaratannya. Menurutnya, tak satupun hukum Allah yang tidak mempunyai tujuan sama seperti taklif ma la yuthaq (membebaskan sesuatu yang tak dapat dilaksanakan). Sejalan dengan ini, Fathi al-Daraini mengatakan bahwa hukum itu tidaklah dibuat untuk hukum itu sendiri, melainkan untuk tujuan lain yaitu kemaslahatan.⁴⁹

c. Klasifikasi *Maqashid Syariah*

Klasifikasi klasik *Maqâshid Syariah* meliputi 3 (tiga) jenjang keniscayaan: al-adauriyah keniscayaan, al- hajiyyah (kebutuhan) dan al- tahsiniyyah (kemewahan). Kemudian para ulama membagi keniscayaan menjadi 5 (lima):

- *hifz al-diin* (pelestarian agama),
- *hifz annafs* (pelestarian nyawa),
- *hifz al-mal* (pelestarian harta),

⁴⁷ Asafri Jaya, Konsep Maqashid al-Syari'ah Menurut al-Syathibi, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 1996. hal.90

⁴⁸ Abdul Aziz Dahlan, Ensiklopedi Hukum Islam, Jakarta: PT. Ichtiar Baru Van Hoeve, 2001, hal 1008

⁴⁹ Fathi al-Daraini, dalam Asafri Jaya Bakri, Konsep Maqashid al-Syari'ah Menurut Al-Syathibi, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 1996, hal 10

- *hifz al-aq'l* (pelestarian akal),
- *hifz al-nasl* (pelestarian keturunan).

Kemudian ada sebagian ulama menambahkan *hifz al-'ird* (pelestarian kehormatan) untuk menggenapkan kelima maqashid itu menjadi enam tujuan pokok/primer atau keniscayaan.⁵⁰

Melestarikan kelima (atau keenam) adalah merupakan suatu keharusan yang tidak bisa tidak ada, maksudnya jika kehidupan manusia itu di kehendaki untuk berlangsung dan berkembang. Setelah itu, kehidupan manusia yang menghadapi bahaya yang sangat tinggi bila akal dan fikiran mereka terganggu, dengan demikian, Islam melarang keras terhadap Khamr, narkoba dan sejenisnya. Dalam rangka seperti ini, kita dapat memahami dengan jelas pelarangan Nabi SAW dalam menyakikan terhadap manusia, hewan dan tumbuh-tumbuhan.⁵¹

Al- Juwaini merupakan ulama pertama kali yang memberikan konsep Maqashid Syari'ah dengan istilah Masalahah 'Ammah (kemaslahatan umum). Sementara al-Ghazâlî memandang Maqâshid syari'ah adalah al- mâsalih al-mursalah dengan tiga tingkatan yaitu: primer/necessities, sekunder/ needs (hajiyyah) dan tersier/luxuries (tahsiniyyah). Akan tetapi pendapat ulama lain berpendapat oleh al-Thûfî dan al-Qarâfî dengan redaksi berbeda tetapi tujuannya mempunyai kesamaan. Oleh Karena itu, Auda juga berpendapat antara maqâshid syari'ah dan masalahah.⁵²

Kemudian *Maqashid Syari'ah* klasik hanya tertuju pada individu dari pada keluarga, masyarakat, maupun manusia secara umum. Subjek pokok *maqashid syari'ah* adalah individu yaitu: (kehidupan, harga diri dan individu). *Maqâshid syari'ah klasik*, pada teori ini menggunakan keniscayaan, tidak hanya melalui nilai-nilai

⁵⁰ Jasser Auda, *Maqâsid al-Shariah as Philoshopy of Islamic Law a Systems Approach*, (London: International Institut of Islamic Thought, 2007), hal. 4-5

⁵¹ Jasser Auda, *Maqâsid al-Shariah as Philoshopy of Islamic Law a Systems Approach*, (London: International Institut of Islamic Thought, 2007), hal. 28

⁵² Jasser Auda, *Maqâsid al-Shari'ah A Beginner's Guide*, (London: The International Institute of Islamic Thought, 2008), hal. 6

dasar yang diakui universal seperti keadilan, kebebasan, dan sebagainya. Hanya, maqâshid syari'ah telah di deduksi dari tradisi dan literatur pemikiran beberapa mazhab hukum Islam bukan teks dari (al-Qur'an dan al Hadis), di dalam memperbaiki kekurangan pada teori ini yaitu metode klasik, maka sebagian dari ulama kontemporer memberikan argument konsep maqâshid syari'ah dengan perspektif baru.⁵³

Pertama, dengan memperharikan hukum yang telah diliputi al Maqashid, para ulama kontemporer membagi kedalam 3 (tiga) bagian yaitu sebagai berikut:

a. *Maqashid Syari'ah* secara Umum

Yang perlu diperhatikan yaitu hukum Islami secara universal, yaitu seperti kebutuhan dan keniscayaan. Kemudian ulama menambah maqâshid syari'ah baru seperti halnya universal dan kemudahan.

b. *Maqashid Syari'ah* secara spesifik

Yang perlu di perhatikan pada salah satu bagian tertentu dari hukum Islami sendiri, seperti hanya mencegah kejahatan pada bagian hukum pidana dan kesejahteraan anak pada bagian hukum keluarga, dan mencegah riba pada bagian muamalah.

c. *Maqâshid syari'ah* secara persial

Yang perlu diperhatikan yaitu meliputi bagian yang dianggap sebagai maksud Ilahi di balik teks atau hukum tertentu, seperti maksud terungkapnya kebenaran pada penetapan jumlah saksi tertentu pada kasus tertentu. Maksud menghilangkan kesukara pada memperbolehkan orang sakit untuk tidak puasa.

Kedua, yaitu memperbiaki kekurangan pada orientasi individual dari klasifikasi maqâshid syari'ah klasik, ulama kontemporer telah memperluas maqâshid syari'ah meliputi yang lebih luas seperti masyarakat, bangsa bukan umat manusia secara umum Ibn 'Asyur, secara singkat telah mendudukan maqâshid

⁵³ Ahmad ar-Raisuni, *Nazhâriyyat al-Maqâshid* „inda al-Imâm ash-Shâtibi, (Beirut: alMaahad al-Alami li al-Fikr al-Islâmi, 1992), hal. 13

syari'ah berkaitan dengan bangsa (umat) pada tingkat yang lebih dari pada *Maqâshid Syari'ah* yang berkaitan dengan individu.⁵⁴

Perluasan dari jangkauan *maqâshid syari'ah* telah memberikan kesempatan bagi ulama kontemporer untuk merespon tantangan secara global, dan bisa membantu merealisasikan menjadi rencana secara praktis dan pembaruan. Ulama kontemporer telah menetapkan *maqâshid syari'ah* dan sistem yang terkait dengannya, pada pusat perdebatan publik ekonomi mengenai kewarganegaraan, integrasi nasional, dan hak-hak bagi masyarakat minoritas Muslim yang hidup ditengah masyarakat non-Muslim.

Ketiga, dalam rangka revisi *Maqâshid Syari'ah* klasik oleh ulama kontemporer, mereka berhasil mengemukakan *maqâshid syari'ah* universal baru, yang dideduksi langsung dari teks-teks suci, bukan dari literatur warisan mazhab fikih Islami. Pendekatan ini mendeduksi *maqâshid syari'ah* langsung dari al- Qur'an dan al-Hadist), yang mana untuk melengkapi problem historitas doktrin-doktrin fikih lama. Di samping itu, mendeduksi tujuan-tujuan pokok Syariat adalah memberikan kesempatan bagi reprints nilai dan prinsip tertinggi yang terkandung dalam teks suci, yaitu di mana hukum praktis kekinian harus tunduk kepada nilai dan prinsip tersebut bukan tunduk kepada pendapat penafsiran yang diwarisi.⁵⁵

Kemudian Auda lebih berpendapat dengan ulama yang membagi *maqâshid syari'ah* terbagi menjadi 3 (tiga) bagian utama adalah sebagai berikut:⁵⁶

a. *Maqâshid Syari'ah* General (*âmmah*)

Maqâshid syari'ah adalah tujuan tujuan umum yang ada diseluruh aspek syariat atau sebagian besarnya, seperti halnya prinsip toleransi, kemudahan, keadilan, kebebasan. Oleh karena itu *maqâshid syari'ah* yang primer yang mencakup kewajiban

⁵⁴ Ibnu Asyur, *Maqâshid asy-Syari'ah al-Islâmiyah wa 'Alaqâtuhâ bi al- Adillah asy-Syar'îyyah* (KSA: Dâr alHijrah li an-Nasyr wa at-Tauzi', 1998), Cet.1, hal. 35

⁵⁵ Al-Ghazali, *Al-Mustashfâ min 'Ilm al-Ushûl*, (Beirut: Dâr al-Fikr, tth), hal. 25.

⁵⁶ Auda, *Fîqh Maqâshid asy-Syari'ah*, (Jakarta: Pustaka Al-Kautsar, 2007). hal. 12

menjaga agama, menjaga jiwa, menjaga harta, menjaga nasab, menjaga kehormatan semua itu termasuk kedalam maqâshid syari'ah umum.

b. *Maqâshid Syari'ah Specific (khâssah)*

Adapun maqâshid syari'ah khusus ialah tujuan syariat yang ada pada salah satu bagian dari beberapa tentang syariah, seperti adanya sanksi /hukuman yakni dalam bagian jinâyah (pidana) yang bertujuan membuat jera.

c. *Maqâshid syari'ah partial (juz'iyyah)*

Ialah merupakan suatu hukum atau asrâr (rahasia) yang dimaksud oleh syariat secara langsung terhadap suatu hukum yang persial seperti halnya keringanan (rukhsah) yaitu tidak puasa bagi yang tidak mampu yaitu dengan menghilangkan kesulitan.

Dari tiga maqâshid syari'ah diatas ulama telah membuat urutan (hirarki) yang di mulai dari primer sebagai urutan pertama dan utama, kemudian sekunder dan terakhir tersier. Begitu juga hirarki yang dibuat oleh Imam al-Gazâlî dan dengan urutan sebagai berikut: menjaga agama, menjaga jiwa, menjaga akal, menjaga keturunan dan menjaga harta urutan paling terakhir.⁵⁷

⁵⁷ Jaser Audah, *Maqâsid al-Shariah as Philoshopy...*, hal. 5

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis penelitian

Soerjono Soekanto pendapat bahwa penelitian hukum adalah kegiatan ilmiah, yang didasarkan pada metode, sistematika dan pemikiran tertentu, yang mana bertujuan untuk mempelajari sesuatu atau beberapa hukum tertentu, dengan jalan menganalisisnya.⁵⁸

Jenis Penelitian ini adalah jenis penelitian Yuridis Empiris, dengan kata lain penelitian hukum sosiologis dan atau disebut dengan penelitian lapangan (*Field research*) yaitu mengkaji ketentuan hukum berlaku serta apa yang terjadi dalam kenyatannya pada masyarakat.⁵⁹

Penelitian yuridis empiris adalah penelitian hukum tentang pemberlakuan atau implementasi hukum normatif secara langsung pada setiap peristiwa hukum tertentu yang terjadi dalam masyarakat. Penelitian yuridis empiris disebut sebagai suatu penelitian yang dilakukan terhadap keadaan sebenarnya atau kejadian nyata yang terjadi di masyarakat agar dapat menemukan fakta-fakta.⁶⁰

Dalam penelitian ini termasuk dalam yuridis empiris karena peneliti hendak mengetahui Tinjauan Hukum Mekanisme Perizinan Operasional Kendaraan Wisata “Becak Cinta” Yang Dimodifikasi Di Kota Batu.

B. Pendekatan Penelitian

Bahder John Nasution berpendapat bahwa pendekatan penelitian merupakan sebuah persoalan yang berhubungan dengan cara seseorang meninjau dan menghampiri persoalan tersebut sesuai.⁶¹

Penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang berdasarkan pada filsafat positivisme, digunakan untuk meneliti pada populasi atau sampel

⁵⁸ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum* (Jakarta: UI Press, 1981), p. 43.

⁵⁹ Suharsimi arikunto, *Prosedur suatu pendekatan Praktek*, (Jakarta, Rineka Cipta, 2012), hal.126

⁶⁰ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum, Edisi Revisi*, (Jakarta: Kencana, 2014), hlm. 55

⁶¹ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum, Edisi Revisi*, (Jakarta: Kencana, 2014), hlm. 133

tertentu serta analisis data bersifat kualitatif atau statistik.⁶²

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif, yaitu pencarian fakta yang tepat, mempelajari masalah-masalah dalam masyarakat, serta situasi tertentu termasuk tentang hubungan, sikap-sikap, serta proses yang sedang berlangsung dan pengaruh dari suatu fenomena.⁶³

Penelitian kualitatif memiliki beberapa ciri-ciri yang membedakan dengan penelitian lain, ciri-ciri tersebut adalah sebagai berikut:

- a. Mempunyai sifat induktif yaitu pengembangan konsep yang didasarkan atas data yang ada, mengikuti desain penelitian yang fleksibel sesuai dengan konteksnya. Desain tidak laku sifatnya sehingga memberi peluang kepada peneliti untuk menyesuaikan diri dengan konteks yang ada dilapangan.
- b. Manusia sebagai instrumen. Dalam penelitian kualitatif peneliti sendiri atau dengan bantuan orang lain merupakan alat pengumpul data utama. Hal ini dilakukan karena jika memanfaatkan alat yang bukan manusia dan mempersiapkan dirinya terlebih dahulu, maka sangat tidak mungkin untuk mengadakan penyesuaian terlebih kenyataan-kenyataan yang ada dilapangan. Selain itu manusia hanya sebagai alat yang dapat berhubungandengan respon atau obyek lainnya dan hannya manusia yang mampu memahami kenyataan-kenyataan dilapangan. Oleh karena itu, pada waktu mengumpulkan data dilapangan, peneliti berperan serta pada penelitian dan mengikuti secara aktif kegiatan yang dilakukan.
- c. Menekankan pada seting alami. Penelitian kualitatif sangat menekankan pada data asli atau naturan condition. Untuk maksud inilah peneliti harus menjaga keaslian kondisi dan jangan sampai merusak atau merubahnya.
- d. Mengutamakan proses dari pada hasil. Perhatian penelitian kualitatif lebih ditekankan pda bagaimana gejala tersebut muncul. Hal ini disebabkan oleh hubungan bagian-bagian yang sedang diteliti akan jauh lebih jelas apabila diamati dalam proses.⁶⁴

⁶² Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif Dan R & D*. Alfabeta, Bandung: 2009, hal. 8

⁶³ Moh. Nazir, *Metode Penelitian*. Ghalia Indonesia, 2005, hal. 55

⁶⁴ Lexi J. Moleong, *Metode Penlitian Kualitatif*. Remaja Rosdaakarya, Bandung : 2007 , hal.8.

Jenis penelitian deskriptif kualitatif yang digunakan pada penelitian ini dimaksudkan untuk menjelaskan fenomena “*becak cinta*” yang beroperasi di Kota Batu tanpa dilengkapi tanda nomor kendaraan dan surat-surat yang sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Selain itu, dengan pendekatan kualitatif diharapkan dapat menjawab permasalahan yang ada di lapangan terkait fenomena kendaraan modifikasi jenis *becak cinta* di Kota Batu.

C. Lokasi Penelitian

Lokasi dalam penelitian merupakan tempat atau wilayah dimana pengambilan beberapa sampel penelitian dan pengambilan data penelitian yang perlukan untuk hasil dari penelitian. Lokasi penelitian yang dipilih oleh peneliti adalah di Dinas Perhubungan Kota Batu dan para pemilik kendaraan *becak cinta* disekitar Alun-Alun Kota Batu.

Alasan peneliti memilih tempat penelitian tersebut dikarenakan peneliti menemukan sebuah permasalahan terkait Mekanisme Perizinan Operasional Kendaraan Wisata “*Becak Cinta*” Yang Dimodifikasi Di Kota Batu (Studi Di Dinas Perhubungan Kota Batu)

D. Sumber Data

Sumber data dalam penelitian ini menggunakan dalam penelitian ini terbagi menjadi 2 (dua) yaitu data primer dan data sekunder. Sumber data yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah pengumpulan informasi dapat dari sumbernya, Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini berupa:

a. Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh secara langsung dari sumber pertama yang terkait dengan permasalahan yang akan dibahas dan dalam penelitian ini Dinas Perhubungan Kota Batu. Bersumber dari penelitian di lapangan dengan melakukan wawancara dengan beberapa pihak terkait, antara lain:

- (1) Bapak Imam Mahdi selaku Kepala Dinas Perhubungan Kota Batu.
- (2) Bapak Iptu Giyanto selaku Kaur Bin Ops Satlantas Kota Batu

- (3) Bapak Muchamad Zunaidi Arifin selaku Ketua Paguyuban Roda Kencana KWB.
- (4) Bapak Didit Hariyadi selaku Sekretaris Paguyuban “Roda Kencana KWB”
- (5) Bapak Wahyudin selaku Pelaku Usaha dan Anggota Paguyuban “Roda Kencana KWB”
- (6) Bapak Eko Sulistyo selaku Pelaku Usaha dan Anggota Paguyuban “Roda Kencana KWB”

b. Data Sekunder

Data sekunder merupakan data yang diperoleh oleh pihak lain, tidak diperoleh dari subjek penelitiannya.⁶⁵ Data sekunder adalah data yang bersifat sebagai pendukung dalam penelitian, Data sekunder adalah data yang diperoleh dengan mempelajari Peraturan Perundang-undangan, buku-buku hukum, dan dokumen yang berhubungan dengan permasalahan yang dibahas. Sumber data sekunder yang digunakan dalam penelitian ini adalah Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 65, Kebijakan Dishub, Kebijakan Satlantas, Responden ketua paguyuban dll.

E. Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan teknik sebagai berikut:

a. Wawancara

Yaitu teknik pengumpulan data dengan melakukan tanya jawab antara Pewawancara (*interviewer*) yang mengajukan pertanyaan, dan yang diwawancarai yang memberikan jawaban atas pertanyaan tersebut.⁶⁶

Wawancara dilakukan secara bebas terbuka dengan menggunakan alat berupa daftar pertanyaan yang telah disiapkan (sebagai pedoman wawancara) sesuai dengan permasalahan yang akan dicari jawabannya

⁶⁵ Peter Mahmud Marzuki, Penelitian Hukum, Edisi Revisi, (Jakarta: Kencana, 2014), hlm.162

⁶⁶ Peter Mahmud Marzuki, Penelitian Hukum, Edisi Revisi, (Jakarta: Kencana, 2014), hal. 158

tanpa menutup kemungkinan untuk menambah pertanyaan lain yang bersifat spontan sehubungan dengan jawaban yang diberikan oleh responden.⁶⁷

Dalam penelitian ini wawancara akan dilakukan dengan beberapa pihak di Dinas Perhubungan Kota Batu dan pelaku becak motor yang ada di wilayah alun-alun Kota Batu, diantara lain:

- (1) Bapak Imam Mahdi selaku Kepala Dinas Perhubungan Kota Batu
- (2) Bapak Iptu Giyanto selaku Kaur Bin Ops Satlantas Kota Batu
- (3) Bapak Muchamad Zunaidi Arifin selaku Paguyuban “Roda Kencana KWB”
- (4) Bapak Didit Hariyadi selaku Sekretaris Paguyuban “Roda Kencana KWB”
- (5) Bapak Wahyudin selaku pelaku usaha Paguyuban “Roda Kencana KWB”
- (6) Bapak Eko Sulistyو selaku Pelaku Usaha dan Anggota Paguyuban “Roda Kencana KWB”

b. Observasi

Observasi adalah teknik pengumpulan data dengan melakukan pengamatan meliputi kegiatan pemusatan terhadap objek dengan menggunakan seluruh alat indera.⁶⁸

Pengamatan dalam penelitian ini dilakukan untuk mengetahui beberapa hal penting yang berhubungan dengan perizinan secara hukum pengoperasian kendaraan wisata jenis becak cinta di Kota Batu. Dikarenakan adanya problematika terkait mekanisme perizinan kendaraan tersebut secara nyata dilapangan.

c. Dokumentasi

Dokumentasi merupakan teknik untuk memperoleh data melalui buku dan sejenisnya yang relevan dengan penelitian. Selain itu bisa

⁶⁷ Amiruddin dan Zainal Askin, 2004, Pengantar Metode Penelitian Hukum, Jakarta: Raja Grafindo Persada, hal.49.

⁶⁸ Soerjono Soekanto, *Penelitian hukum Normatif*, Jakarta: Raja Wali Press, 2006), hlm. 13.

juga dengan mengambil data-data dilapangan yang bisa berupa foto dan sebagainya.

F. Teknik Pengolahan data

Metode pengolahan data yang dilakukan oleh peneliti setelah mendapatkan seluruh data untuk penelitian ialah sebagai berikut:⁶⁹

(1) Pemeriksaan data (*Editing*)

Proses ini merupakan proses pertama dalam pengolahan Data. Pemeriksaan data atau editing adalah menelaah kembali catatan dalam data yang telah diperoleh untuk mengetahui apakah catatan tersebut sudah cukup baik dapat dipersiapkan untuk proses berikutnya. Data diteliti oleh peneliti disini adalah dengan melakukan pengumpulan data-data dari studi lapangan yaitu hasil wawancara dan dari proses dokumentasi yang berhubungan dengan tema terkait calon pengemudi pada saat belajar mengemudi di jalan raya. Selain dari lapangan, peneliti juga melakukan pengumpulan data dari website, jurnal, dan buku yang terkumpul.

(2) Klarifikasi (*Classifying*)

Klarifikasi atau *Classifying* yaitu mengklasifikasikan data-data yang telah terkumpul agar dapat mudah dalam menganalisis sesuai dengan data yang diperlukan. Tahap ini peneliti melakukan pengklasifikasian secara mendalam tinjauan yuridis terhadap perijinan pengoperasian kendaraan yang dimodifikasi (Studi di Dinas Perhubungan Kota Batu).

(3) Verifikasi (*Verifying*)

Verifikasi atau *verifying* adalah sebuah langkah dan kegiatan yang dilakukan untuk menelaah data informasi kembali yang telah di dapat dari lapangan agar dapat diketahui kebenaran dan kejelasannya. Verifikasi ini dilakukan dengan cara menemui sumber data (informan) dan memberikan hasil wawancara dengannya untuk ditanggapi apakah

⁶⁹ Peter Mahmud Marzuki, Penelitian Hukum, Edisi Revisi, (Jakarta: Kencana, 2014), hal. 138

data yang didapat tersebut sesuai dengan informasi oleh informan atau tidak. Peneliti melakukan penelitian secara langsung ke lokasi penelitian yaitu di Dinas Perhubungan Kota Batu.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Kondisi Obyektif Lokasi Penelitian

1. Kondisi Geografis

a. Luas dan Batas Wilayah Administrasi

Luas wilayah administrasi Kota Batu adalah 199,09 Km² atau 19.998,72 hektar. Kurang lebih 0,52 persen dari luas wilayah Provinsi Jawa Timur. Wilayah seluas ini terbagi menjadi 3 (tiga) kecamatan, yaitu:⁷⁰

1. Kecamatan Batu

- a. Luas wilayah Kecamatan Batu: 45,47 Km² (22,84% dari total wilayah Kota Batu)
- b. Jumlah Desa/Kelurahan: 4 kelurahan dan 4 desa
- c. Jumlah RW/RT: 98 RW dan 458 RT.

2. Kecamatan Junrejo

- a. Luas wilayah Kecamatan Batu: 25,75 Km² (12,89% dari total wilayah Kota Batu)
- b. Jumlah Desa/Kelurahan: 3 kelurahan dan 9 desa
- c. Jumlah RW/RT: 89 RW dan 245 RT.

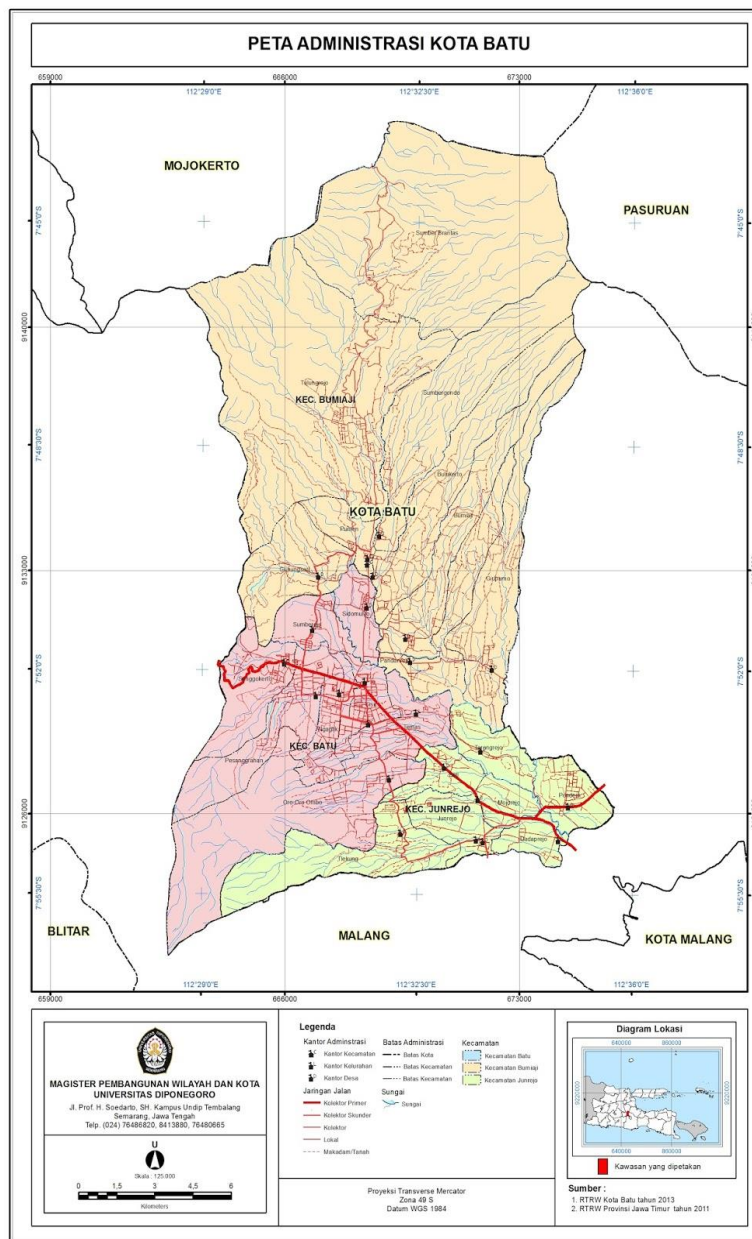
3. Kecamatan Bumiaji

- a. Luas wilayah Kecamatan Batu: 127,19 Km² (64,29% dari total wilayah Kota Batu)
- b. Jumlah Desa/Kelurahan: 8 desa
- c. Jumlah RW/RT: 83 RW dan 430 RT

Adapun batas wilayah administrasi Kota Batu sebagai berikut:

- a. Sebelah Utara: Kecamatan Pacet, Kabupaten Mojokerto, dan Kecamatan Prigen.
- b. Sebelah Selatan: Kecamatan Wagir dan Kecamatan Dau.
- c. Sebelah Barat: Kecamatan Pujon
- d. Kecamatan Karangploso dan Kecamatan Dau

⁷⁰ Pemerintah Kota Batu, “Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah 2007-2022”, hal.22



Nomor Peta : 01

Gambar 1. Wilayah Administratif Kota Batu.

b. Letak dan Kondisi Geografis

Dilihat dari letak astronomi, wilayah Kota Batu berdasarkan Permendagri Nomor 16 Tahun 2012 tentang Batas Kabupaten Malang dengan Kota Batu Provinsi Jawa Timur terletak diantara $112^{\circ} 35'22.31158''$ Bujur Timur (BT) dan $7^{\circ}45'52.61392''$ Lintang Selatan (LS). Kota Batu berada di wilayah Provinsi Jawa Timur, terletak sekitar 101 km di sebelah timur Kota Surabaya, dan sekitar 15 km di sebelah barat Kota Malang, berada di jalur Malang-Kediri atau Malang-Jombang. Kota Batu mempunyai peran yang sangat penting untuk menggerakkan roda perekonomian, khususnya dalam skala wilayah Malang Raya, dan umumnya dalam skala wilayah Provinsi Jawa Timur, yaitu sebagai sentra pariwisata Jawa Timur.⁷¹

c. Topografi

Wilayah Kota Batu adalah daerah sekitar pegunungan dan perbukitan. Dengan kondisi topografi Kota Batu dalam konteks kemiringan lahan berada pada kemiringan 0% - >45%. Namun demikian, sehubungan dengan kontur Kota Batu yang merupakan perbukitan dan pegunungan, maka lebih banyak wilayah berada pada kemiringan 25% - 45% dan > 45%. Rincian mengenai kemiringan ini adalah:

- a. 0 – 9 % seluas 2.208,22 Ha.
- b. 9 – 15 % seluas 2.225,73 Ha.
- c. 15-30 % seluas 1.800,37 Ha.
- d. 30 – 45 % seluas 4.530,85 Ha.
- e. > 45 % seluas 4.495, 33 Ha.

Kondisi topografi Kota Batu dalam konteks ketinggian lahan berada pada ketinggian 650 DPL - >3.050 DPL. Secara umum wilayah Kota Batu merupakan daerah perbukitan dan pegunungan. Tiga gunung yang terdapat dalam wilayah Kota Batu, yaitu Gunung Panderrman (2.015 meter), Gunung Welirang (3.157 meter), dan Gunung Arjuno (3.340

⁷¹ Pemerintah Kota Batu, “Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah 2007-2022”, hal.25

meter). Berdasarkan ketinggiannya, Kota Batu diklasifikasikan ke dalam 6 (enam) kelas, yaitu:⁷²

1. 650-1.050 MDPL seluas 6.020,21 Ha, meliputi Kecamatan Batu (terutama Desa Sidomulyoo secara keseluruhan, sebagian besar Kelurahan Temas, Kelurahan Sisir, Kelurahan Ngaglik dan Desa Sumberejo serta sebagian kecil Desa Oroo-oro Ombo, Desa Pesanggrahan dan Kelurahan Songgokerto), Kecamatan Junrejo (terutama Desa Junrejo, Toronggrejo, Pendem, Beji, Mojorejo, Dadaprejo dan sebagian Desa Tekung), dan Kecamatan Bumiji (terutama pada sebagian kecil desa-desa yang ada di wilayah Kecamatan Bumiaji).
2. 1.050-1.550 MDPL seluas 6.494,65 Ha, meliputi sebagian besar desa-desa yang ada di Kecamatan Bumiaji dan sebagian dari desa-desa yang ada di Kecamatan Batu (terutama wilayah Kelurahan Songgokerto, Desa Oro-oro Ombo dan Desa Pesanggrahan) serta di sebagian kecil Desa Tekung yang berada di wilayah Kecamatan Junerjo.
3. 1.550-2500 MDPL seluas 4.825,45 Ha meliputi sebagian kecil Desa Tlekung Kecamatan Junrejo. Selain itu juga terdapat di sebagian kecil Desa Oro-oro Ombo dan Desa Pesanggrahan, terutama di sekitar kawasan Gunung Panderman,serta Gunung Punuksari. Sedangkan di wilayah Kecamatan Bumiaji, seluruh bagian desa mempunyai ketinggian ini, terutama kawasan di sekitar Gunung Rawung, Gunung Tunggangan.
4. 2.550-3.300 MDPL seluas 1.789,93 Ha. Wilayah yang termasuk dalam ketinggian ini relatif sedikit, yaitu di sekitar Gunung Sandil serta diujung Desa Oro-oro Ombo Kecamatan Batu yang berbatasan dengan Kecamatan Wagir. Untuk Kecamatan Bumiaji, ketinggian ini berada di sekitar Anjamoro dan pada sebagian kecil di wilayah Desa Giripurno, Desa Sumbegondo dan Desa Torongiejo.

⁷² Pemerintah Kota Batu, “Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah 2007-2022”, hal.27

5. 3.300-3.500 MDPL seluas 707,42 Ha. Wilayah yang termasuk dalam ketinggian ini adalah sebagian kecil desadesa yang berada di wilayah Kecamatan Bumiaji. >3.000 MDPL seluas 78,99 Ha. Wilayah yang termasuk dalam ketinggian ini adalah pada beberapa desa di Kecamatan Bumiaji, khususnya di sekitar Gunung Arjuno (Desa sumbergondo), Gunung Kembar .

d. Geologi

Kondisi geologi Kota Batu terkait dengan struktur dan karakteristik tanah, serta potensinya sangat dipengaruhi oleh jenis batuan pembentuknya.. Kurang lebih seluas 6.231,34 Ha terbentuk dari batuan andosol yang memiliki karakteristik paling subur, dan 3.025,90 Ha terbentuk dari batuan kambisol yang memiliki karakteristik cukup subur. Adapun selebihnya terbentuk dari jenis batuan alluvial dan laktossol yang memiliki karakteristik kurang subur. Hal ini berarti 85,5 persen luas tanah di Kota Batu berkarakteristik subur. Oleh karenanya, kesuburan tanah ini cukup berpotensi mendukung pengembangan sektor pertanian dan perkebunan.⁷³

2. Kondisi Umum Demografi

a. Jumlah Penduduk

Jumlah penduduk di Kota Batu berdasarkan data Dinas Kependudukan dan Catatan Sipil Kota Batu pada tahun 2016 tercatat sejumlah 218.806 jiwa, terdiri dari laki-laki sebanyak 110.374 jiwa dan perempuan sebanyak 108.432 jiwa dengan jumlah rumah tangga 65.153 KK. Jumlah penduduk ini meningkat dari tahun 2015 yang tercatat 214.969 jiwa. Angka ini meningkat sekitar 1,78 persen atau bertambah sebanyak 3.837 jiwa. Jumlah penduduk tersebut mendiami wilayah seluas 199,09 Km² sehingga rata-rata kepadatan penduduk pada tahun 2016 adalah 1.099 jiwa per Km².⁷⁴

⁷³ Pemerintah Kota Batu, “Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah 2007-2022”, hal.28

⁷⁴ Pemerintah Kota Batu, “Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah 2007-2022”, hal.30.

Dari struktur penduduk menurut kelompok umur dapat diketahui sejauh mana tingkat ketergantungan usia tidak produktif terhadap usia produktif. Usia produktif adalah kelompok umur 15 sampai dengan 65 tahun, sedangkan usia tidak produktif pada kelompok umur 0-15 tahun dan 65 tahun ke atas. Gambaran tersebut yang dinamakan Angka Beban Ketergantungan. Pada tahun 2016 angka kergantungan secara keseluruhan adalah 41,89 persen menurun dari Tahun 2015 dengan angka ketergantungan secara keseluruhan adalah 41,93 persen. Angka ini berarti bahwa setiap 100 penduduk usia produktif (15-64 tahun) akan menanggung sekitar 42 orang bukan usia produktif (0-14 tahun dan 65 tahun ke atas).

b. Ketenagakerjaan

Pada tahun 2017 dari total penduduk usia kerja (15 tahun ke atas) sekitar 69,67 persen penduduk Kota Batu termasuk angkatan kerja, angka ini menurun dibanding angka angkatan kerja tahun 2018 yang mencapai 71,38 persen. TPAK Kota Batu tahun 2016 dan 2019 mengalami sedikit penurunan dibandingkan tahun 2020. TPAK Kota Batu tahun 2020 sebesar 74,75 persen sedangkan tahun 2015 hanya 71,39 persen dan turun lagi pada tahun 2015 sebesar 69,65 persen. 70 orang diantaranya termasuk angkatan kerja.⁷⁵

Selanjutnya indikator makro yang digunakan untuk melihat perkembangan pengangguran adalah Tingkat Pengangguran Terbuka (TPT). Penduduk usia 16 tahun ke atas yang mencari pekerjaan pada tahun 2017 tercatat sebesar 4,30 persen dibandingkan dengan tahun 2015 yang tercatat 2,20 persen angka ini mengalami kenaikan. Beberapa faktor yang menyebabkan kenaikan angka TPT ini antara lain :

1. Daya saing tenaga kerja yang masih relatif lemah dan adanya kebijakan standarisasi penerimaan tenaga kerja yang dikeluarkan perusahaan belum disertai dengan peningkatan kualitas SDM daerah yang ada.

⁷⁵ Pemerintah Kota Batu, “Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah 2007-2022”, hal.32

2. Adanya kebijakan rasionalisasi karyawan perusahaan;
3. Kecenderungan para lulusan sekolah maupun perguruan tinggi yang mulai berorientasi pada pekerjaan perkantoran daripada berwirasaha khususnya di sektor agraris.
4. Penyampian informasi ketersediaan lapangan pekerjaan belum sampai menyentuh wilayah perdesaan. Berdasarkan perbandingan menurut tiga sektor utama, pilihan bekerja di sektor pertanian pada tahun 2016 mencapai 29,85 persen. Sedangkan sektor industri 16,25 persen dan paling banyak penduduk Kota Batu bekerja di Sektor Jasa-jasa yaitu 54,95 persen. Sektor perdagangan dan pertanian mendominasi jenis lapangan usaha yang banyak dikerjakan oleh tenaga kerja di Kota Batu. Penduduk yang bekerja di sektor perdagangan dan pertanian pada tahun 2016 sebesar 59,99 persen. Sektor perdagangan dan pertanian masih mendominasi lapangan usaha yang dikerjakan tenaga kerja di Kota Batu.⁷⁶

3. Fenomena Kendaraan Modifikasi di Kota Batu

Transportasi merupakan salah satu kebutuhan utama dalam melaksanakan aktifitas kehidupan masyarakat untuk menunjang kegiatan ekonomi, sosial, politis dan budaya. Terutama bagi masyarakat perkotaan, kelancaran transportasi sangat mempengaruhi kualitas pergerakan orang dan barang. Seiring perkembangan pembangunan pusat-pusat kegiatan yang pesat, jumlah perjalanan pun semakin meningkat. Hal ini jika tidak diiringi dengan pembangunan dan pemeliharaan sarana dan prasarana transportasi yang memadai maka akan menimbulkan masalah akibat tidak lancarnya arus lalu lintas. Sering terjadinya kemacetan lalu lintas di perkotaan sebagian besar disebabkan oleh peningkatan jumlah kendaraan bermotor tidak lagi sebanding dengan peningkatan ruas jalan dan sarana pendukung lainnya. Selain itu penyediaan dan pengelolaan sarana angkutan massal yang tidak memadai juga mengurangi minat masyarakat untuk menggunakannya sehingga memicu bertambahnya jumlah

⁷⁶ Pemerintah Kota Batu, “Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah 2007-2022”, hal.35.

kendaraan pribadi.

Transportasi merupakan salah satu kebutuhan utama dalam melaksanakan aktifitas kehidupan masyarakat untuk menunjang kegiatan ekonomi, sosial, politis dan budaya. Terutama bagi masyarakat perkotaan, kelancaran transportasi sangat mempengaruhi kualitas pergerakan orang dan barang. Seiring perkembangan pembangunan pusat-pusat kegiatan yang pesat, jumlah perjalanan pun semakin meningkat. Hal ini jika tidak diiringi dengan pembangunan dan pemeliharaan sarana dan prasarana transportasi yang memadai maka akan menimbulkan masalah akibat tidak lancarnya arus lalu lintas. Sering terjadinya kemacetan lalu lintas di perkotaan sebagian besar disebabkan oleh peningkatan jumlah kendaraan bermotor tidak lagi sebanding dengan peningkatan ruas jalan dan sarana pendukung lainnya. Selain itu penyediaan dan pengelolaan sarana angkutan massal yang tidak memadai juga mengurangi minat masyarakat untuk menggunakannya sehingga memicu bertambahnya jumlah kendaraan pribadi.⁷⁷

Modifikasi kendaraan bermotor memiliki persyaratan teknis modifikasi kendaraan. Telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 ada pula peraturan lainnya misalnya Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan yang keberadaannya sebagai penjelas dalam UU diatas.⁷⁸

Modifikasii kendaraan bermotor ini biasanya dilakukan oleh pemilik kendaraan sendiri, komunitas yang memang sengaja merombak standar pabrikan yang ingin tampil beda. Adapun beberapa jenis modifikasi yang diatur dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan bermotor yang dimodifikasi , sering dilakukan diantaranya adalah:⁷⁹

⁷⁷ Celine Tri Siwi Kristianti, "*Hukum Perlindungan Konsumen*" , (Jakarta: Sinar Grafika, 2011), hal. 13

⁷⁸ Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan.

⁷⁹ pasal 1 (12) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan

- 1) Pemasangan box.
- 2) shockbreaker
- 3) lampu
- 4) hand guide

Di Kota Batu sering dijumpai kendaraan bermotor modifikasi wisata yang membawa penumpang dan beroperasi di jalan. Salah satunya adalah becak cinta, yang beroperasi tanpa dilengkapi tanda nomor kendaraan dan surat-surat yang sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Adanya hal ini menunjukkan bahwa kendaraan tersebut belum melakukan registrasi. Kendaraan bermotor modifikasi wisata jenis Becak Cinta merupakan kendaraan bermotor hasil modifikasi, semula kendaraan ini merupakan kendaraan roda 2 atau kendaraan pribadi dan diubah menjadi kendaraan umum yang tujuan untuk menarik perhatian wisatawan. Jumlah kendaraan bermotor modifikasi untuk wisata ini, khususnya di wilayah Kota Batu tergolong langka karena Kota Batu sendiri merupakan kota wisata yang sering dijadikan tempat liburan untuk para wisatawan. Modifikasi bentuk kendaraan yang beraneka ragam bisa menjadi daya tarik tersendiri untuk para wisatawan pada saat berkunjung di Kota Batu. Walaupun Pandemi Covid-19 melanda, hal ini tidak mempengaruhi beroperasi atau tidaknya kendaraan ini sebagai kendaraan pariwisata. Rute yang biasanya dilewati adalah Jalan Munif- Jalan Gajah Mada- Jalan Sudiro- Jalan Kartini- Jalan Agus Salim- Jalan WR.Supratman.⁸⁰ Berikut adalah gambar rute jalan yang dilewati kendaraan modifikasi jenis “Becak Cinta” saat beroperasi di sekitar Alun-Alun Kota Batu.

⁸⁰ Wawancara dilakukan dengan Bapak Zunaidi Arifin selaku Ketua Paguyuban kendaraan modifikasi “Roda Kencana KWB” pada 2 Maret 2021



Gambar 2. Rute khusus yang di lewati kendaraan becak cinta

B. Analisis dan Pembahasan

1. Implementasi Diskresi yang telah dibuat Dinas Perhubungan Kota Batu atas Operasionalisasi Kendaraan Modifikasi Untuk Wisata di Kota Batu.

- a. Pendapat dari narasumber utama yaitu Bapak Imam Mahdi selaku Kepala Dinas Perhubungan Kota Batu yaitu mengenai implementasi diskresi yang telah dibuat Dinas Perhubungan Kota Batu Kendaraan Modifikasi Untuk Wisata di Kota Batu.⁸¹

⁸¹ Wawancara dilakukan dengan Bapak Imam Mahdi selaku Kepala Dinas Perhubungan Kota Batu

Diskresi (*freies ermessen*) merupakan kewajiban pemerintah dalam sebuah negara kesejahteraan (*welfare state*), yang mana tugas pemerintah yang utama dalam negara kesejahteraan adalah memberikan pelayanan umum atau mengusahakan kesejahteraan bagi warga negara. Diskresi yang ada di Indonesia muncul bersamaan dengan adanya pemberian tugas bagi pemerintah untuk melaksanakan dan merealisasikan tujuan negara Indonesia. Diskresi dilakukan oleh administrasi negara dalam hal-hal :⁸²

- (1) Belum adanya peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang penyelesaian *in concreto* terhadap suatu masalah tersebut menuntut penyelesaian dengan segera;
- (2) Peraturan perundang-undangan yang menjadi dasar berbuat aparat pemerintah memberikan kebebasan sepenuhnya. Pemberian diskresi kepada pejabat pemerintah merupakan konsekuensi logis dari konsep negara kesejahteraan, tetapi dalam kerangka negara hukum, diskresi tidak dapat digunakan tanpa batasan. Atas dasar tersebut, maka diskresi memiliki unsur-unsur:
 - a. Sebagai bentuk dari konsekuensi dari konsep negara kesejahteraan;
 - b. Merupakan bentuk sikap dari campur tangan pemerintah atau pejabat administrasi negara;
 - c. Dimaksudkan untuk menyelesaikan permasalahan-permasalahan yang muncul secara tiba-tiba atau belum dimuat dalam ketentuan undang-undang;
 - d. Diambil berdasarkan inisiatif sendiri dari pemerintah;
 - e. Bertujuan untuk memberikan pelayanan publik;
 - f. Dimaksudkan untuk mengisi kekurangan peraturan perundang-undangan;
 - g. Tidak bertentangan dengan sistem hukum atau pun norma-norma dasar.

pada tanggal 7 Maret 2021 di Dinas Perhubungan Kota Batu.

⁸² Benny Irawan, Diskresi sebagai Tindak Pidana Korupsi: Kajian Kriminologi dan Hukum terhadap Fenomena Pejabat Otoritas, (Mimbar, Vol. XXVII, No.2, 2011) hal 143-144.

Beliau mengatakan bahwa :⁸³

“Karena kita disini membahas tentang implementasi Diskresi yang telah dibuat oleh Dinas Perhubungan Kota Batu jadi langsung saja ya kita bicara pada hal-hal yang penting saja karena jujur dari saya sendiri sampai saat ini belum ada peraturan jelas dalam artian Peraturan Daerah Kota Batu terkait pengoperasian kendaraan ini terutama “becak cinta” ini. Jika kita membicarakan masalah perijinan, secara tertulis tidak ada perijinan untuk pengoperasian kendaraan modifikasi ini, memang benar dari pihak Dishub yang mengatakan bahwa Satlantas yang berwenang dan memiliki peran lebih penting. Tetapi untuk saat ini, legal standing kendaraan ini memang belum ada secara tertulis. Kita tidak berani memberikan ijin secara hukum untuk kendaraan ini karena jika dilihat memang kendaraan modifikasi ini tidak lulus uji layak jalan seperti kendaraan umum lainnya. Oleh karena itu sebenarnya dari pihak Satlantas sendiri menerapkan adanya diskresi khusus untuk kendaraan ini, diskresi ini telah disepakati kedua pihak berwajib yaitu Satlantas sendiri dengan Dishub. Diskresi ini berupa pemberian ijin khusus perijinan kendaraan modifikasi jenis “becak cinta” dengan rute khusus yang telah ditentukan oleh Satlantas dan Dishub”

Berikut adalah beberapa Diskresi yang telah dibuat Dinas Perhubungan Kota Batu terkait operasionalisasi kendaraan motor modifikasi:

- Melakukan pengecekan kendaraan modifikasi khusus setiap minggu di Dinas Perhubungan ataupun di Satlantas Kota Batu
- Dibuatnya rute tertentu untuk dilewati kendaraan modifikasi ini
- Meminta izin khusus terlebih dahulu ke Satlantas ataupun Dinas Perhubungan jika ingin mengoperasikan kendaraan ini dengan tujuan khusus yaitu wisata.

Berikut adalah pernyataan dari narasumber bernama Wahyudin yang berprofesi sebagai pelaku usaha kendaraan modifikasi jenis becak cinta yang sehari-harinya mengoperasikan kendaraan ini di jalan sebagai

⁸³ Wawancara dilakukan dengan Bapak Imam Mahdi selaku Kepala Dinas Perhubungan Kota Batu pada tanggal 7 Maret 2021 di Dinas Perhubungan Kota Batu.

mata pencahariannya.⁸⁴

“Saya disini murni sebagai pelaku usaha atau sebagai pekerja dari pemilik kendaraan ini jadi saya tinggal menjalankan saja perintah dari atasan dan pemilik kendaraan ini. Masalah bagaimana kita harus tertib aturan memang harus itu saya patuhi, demi keamanan berkendara dan lalu lintas. Waktu saya ikut pembinaan dari Dishub dan Satlantas, mereka telah menjelaskan bahwa secara hukum kendaraan ini tidak ada kepastiannya. Sekarang jika saya menanggapi masalah penerapan pasalnya atau implementasi pasal terutama pasal 65 terkait persyaratan kendaraan layak jalan jelas saya akan jawab kendaraan ini tidak menerapkan itu, saya pikir pasal tersebut ya untuk kendaraan umum, terkhusus kendaraan ini ada aturannya tersendiri yang sudah dibuat Dishub bersama dengan Satlantas walaupun tidak tertulis, hal ini sering disampaikan mereka saat semua kendaraan melakukan pembinaan satu bulan sekali. Yang saya inginkan kedepannya itu semoga kendaraan modifikasi jenis “becak cinta” ini yang semakin berkembang di masyarakat adalah tempat pengoperasian kendaraan yang jelas dan amantidak seperti sekrang ini yang kita operasikan dijalan raya yang beriringan dengan kendaraan lainnya, belum lagi sahya memikirkan resiko dijalan dan tentunya juga adanya aturan tertulis supaya keberadaan kendaraan ini diakui secara hukum juga”

Terkait Implementasi Diskresi Dinas Perhubungan Kota Batu atas operasionalisasi kendaraan terdiri dari tujuan atau sasaran kebijakan, aktivitas, atau kegiatan pencapaian tujuan, dari hasil kegiatan. Terdapat penjelasan tujuan atau sasaran kebijakan dibentuknya Diskresi ini sesuai dengan Peraturan daerah Kota Batu , yaitu Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan tujuan:⁸⁵

- Pengendalian keselamatan lalu lintas;
- Pelaksanaan monitoring, evaluasi, dan
- Pelaporan kegiatan bidang lalu lintas, serta keselamatan transportasi

b. Analisis terkait hubungan antara Diskresi Dinas Perhubungan Kota Batu terkait Operasionalisasi Kendaraan Bermotor Modifikasi dengan

⁸⁴ Wawancara dengan Bapak Wahyudin selaku pelaku usaha kendaraan modifikasi jenis “becak cinta” dilakukan pada 11 Maret 2021 di sekitar Alun-Alun Kota Batu.

⁸⁵ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan , Pasal 3, hal.7

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terutama dalam Pasal 65 dan pasal 48.

Dari hasil penelitian yang telah dilakukan peneliti terkait Implementasi Diskresi yang telah dibuat oleh Dinas Perhubungan Kota Batu terkait atas Operasionalisasi Kendaraan Modifikasi Untuk Wisata di Kota Batu, berikut pernyataan dari Bapak Imam Mahdi selaku Kepala Dinas Perhubungan Kota Batu, beliau mengatakan bahwa, *“Kalau dilihat dari bentuknya kendaraan modifikasi becak cinta ini jelas memang melanggar aturan, terutama dalam pasal 65 UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Angkutan Jalan terkait :*

- *registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan pemiliknya*
- *penerbitan Buku Pemilik Kendaraan Bermotor*
- *penerbitan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor.*

Berbeda dengan kendaraan umum seperti angkutan yang jelas memang kendaraan ini sudah lulus uji kelayakan jalan dan sesuai dengan pasal diatas. Istilah seperti ini, kendaraan modifikasi itu besi yang dibungkus daging bukan daging yang dibungkus besi, jika terjadi kecelakaan yasudah akan sangat fatal efeknya. Untuk perijinan secara hukum kita tidak memberikan itu kepada mereka para pemilik kendaraan modifikasi terutama kendaraan “becak cinta” yang lebih banyak jumlahnya dan lebih dulu beroperasi. Karena secara hukum mereka tidak lulus uji kelayakan jadi kendaraan ini illegal. Pasal ini jelas tidak terimplementasikan dengan baik di lapangan karena memang kendaraan modifikasi jenis “becak cinta” tidak layak di uji. Bisa dilihat dari dalam Pasal 48

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Angkutan Jalan terkait Pengujian KIR dan jelas kendaraan ini tidak bisa memenuhi semua unsur pengujian di dalamnya untuk uji layak jalan, untuk itu kita ada peraturan khusus tidak tertulis untuk perijinan pengoperasian kendaraan ini, maka dari itu dibuatlah Diskresi secara khusus untuk mengatasi permasalahan ini dilapangan, dimana Dinas Perhubungan tetap mengizinkan beroperasinya kendaraan ini dengan tetapi melihat pasal dalam Undang Undang Lalu Lintas dan melakukan ketentuan dari diskresi seperti selalu melakukan pengecekan setiap pekan ke Dinas Perhubungan, Dinas Perhubungan bersama dengan Satlantas Kota Batu menggunakan pasal diatas sebagai landasan berjalannya diskresi yang kita

buat”.⁸⁶

Berikut adalah hal-hal yang dilihat saat pemeriksaan kendaraan :

Pengujian Kir akan dicantumkan dalam buku KIR yang berisi tentang hasil pemeriksaan kendaraan yang sudah lulus uji KIR. Uji kir, dilakukan dengan menguji bagian-bagian kendaraan terdapat dalam Pasal 48 UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ , diantaranya sebagai berikut:

- a. Susunan;
- b. Perlengkapan;
- c. Ukuran ;
- d. Karoseri ;
- e. Rancangan teknis kendaraan ;
- f. Pemuatan ;
- g. Penggunaan ;
- h. Penggandengan kendaraan bermotor ;
- i. Penempelan kendaraan bermotor;

Jika salah satu komponen diatas tidak bisa terpenuhi maka, kendaraan tersebut tidak lulus uji layak jalan⁸⁷. Jadi, bisa disimpulkan bahwa kendaraan modifikasi jenis “*becak cinta*” tidak lulus uji kelayakan jalan dan Pasal 65 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan tidak terimplementasikan dilapangan khusus untuk kendaraan modifikasi jenis “*becak cinta*” ini seperti yang telah dikatakan narasumber diatas, maka dari itu karena jelas kendaraan ini tidak lulus uji layak kendaraan maka dari itu dibuatlah beberapa diskresi dari Dinas Perhubungan Kota Batu, Undang-undang diatas terkhusus pada pasal 65 dan 48 digunakan sebagai landasan oleh Dinas Perhubungan dan Satlantas dalam membuat diskresi terkait operasionalisasi kendaraan bermotor modifikasi di Kota Batu.

⁸⁶ Wawancara dilakukan dengan Bapak Imam Mahdi selaku Kepala Dinas Perhubungan Kota Batu pada 2 Maret 2021 di Kantor Dinas Perhubungan Kota Batu.

⁸⁷ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 48, hal.27

- c. Selanjutnya adalah tentang bagaimana pengemudi kendaraan ini menciptakan keamanan untuk penumpang dan pendapat dari narasumber.

Berikut adalah pernyataan dari narasumber bernama Eko Prasetyo yang berprofesi sebagai pelaku usaha kendaraan modifikasi jenis “becak cinta” dan anggota Paguyuban “Roda Kencana KWB” yang sehari-harinya mengoperasikan kendaraan ini di jalan.

“Selama saya menjadi pelaku kendaraan ini kendala yang saya rasakan adalah kekhawatiran saya akan keselamatan penumpang karena walaupun kendaraan ini memiliki rute khusus tersendiri untuk dilewati tetap, rute itu adalah jalan raya. Terkadang waktu beroperasi di jalan kendaraan ini saat lewat tanjakan tiba-tiba berhenti, hal ini yang membuat saya panik. Biasanya juga bermasalah dibagian rem, kompas kopling atau rantainya. Tetapi sampai saat ini tetapi baik baik saja dan masih tertangani dengan baik tanpa membuat penumpang dan pengendaran lain terganggu. Maka dari itu, sangat penting pengecekan mesin setiap saat dan melakukan pembinaan di Dishub dan Satlantas. Saya selalu patuhi peraturan yang dibuat atasan sampai saat ini, seperti ketertiban berlalu lintas di jalan raya. Adanya hukuman untuk perlindungan manusia kan, saya berharap hukum itu bermanfaat dan menciptakan keamanan, kedamaian maupun kenyamanan dimanapun kita berada, itu saja pernyataan saya terkait kendala mengoperasikan kendaraan ini dan penerapan aturan yang ada”⁸⁸

Dari pernyataan narasumber diatas mengatakan bahwa adanya hukum adalah untuk manusia, penegak hukum harus memberi manfaat atau kegunaan bagi masyarakat, jangan sampai timbul keresahan di dalam masyarakat karena pelaksanaan atau penegak hukum yang tidak sesuai di masyarakat. Pernyataan tersebut sesuai dengan salah satu unsur penegakan hukum yaitu kemanfaatan (*zweckmassigkeitt*).

Jika dikaitkan dengan teori utilitas hukum, kemanfaatan dapat diartikan sebagai kebahagiaan (*happiness*). Jadi, baik buruk atau adil tidaknya suatu hukum tergantung pada apakah hukum itu bisa memberikan kebahagiaan kepada manusia atau tidak. Kebahagiaan ini

⁸⁸ Wawancara dengan Bapak Eko Prasetyo selaku Pelaku Usaha dan Anggota Paguyuban “Roda Kencana KWB” dilakukan pada 11 Maret 2021 di sekitar Alun-Alun Kota Batu.

harus dapat dirasakan oleh setiap individu. Tetapi jika tidak mungkin tercapai maka diupayakan agar kebahagiaan itu dinikmati oleh setiap individu dalam masyarakat (bangsa)

Aliran Utilitarianisme pertama kali diciptakan oleh Jeremi Bentham (1748-1831). Bentham mengemukakan bahwa dasar hukum yang paling objektif adalah dengan melihat apakah suatu kebijakan atau tindakan tertentu membawa manfaat atau hasil yang berguna atau, sebaliknya kerugian bagi orang-orang yang terkait.⁸⁹

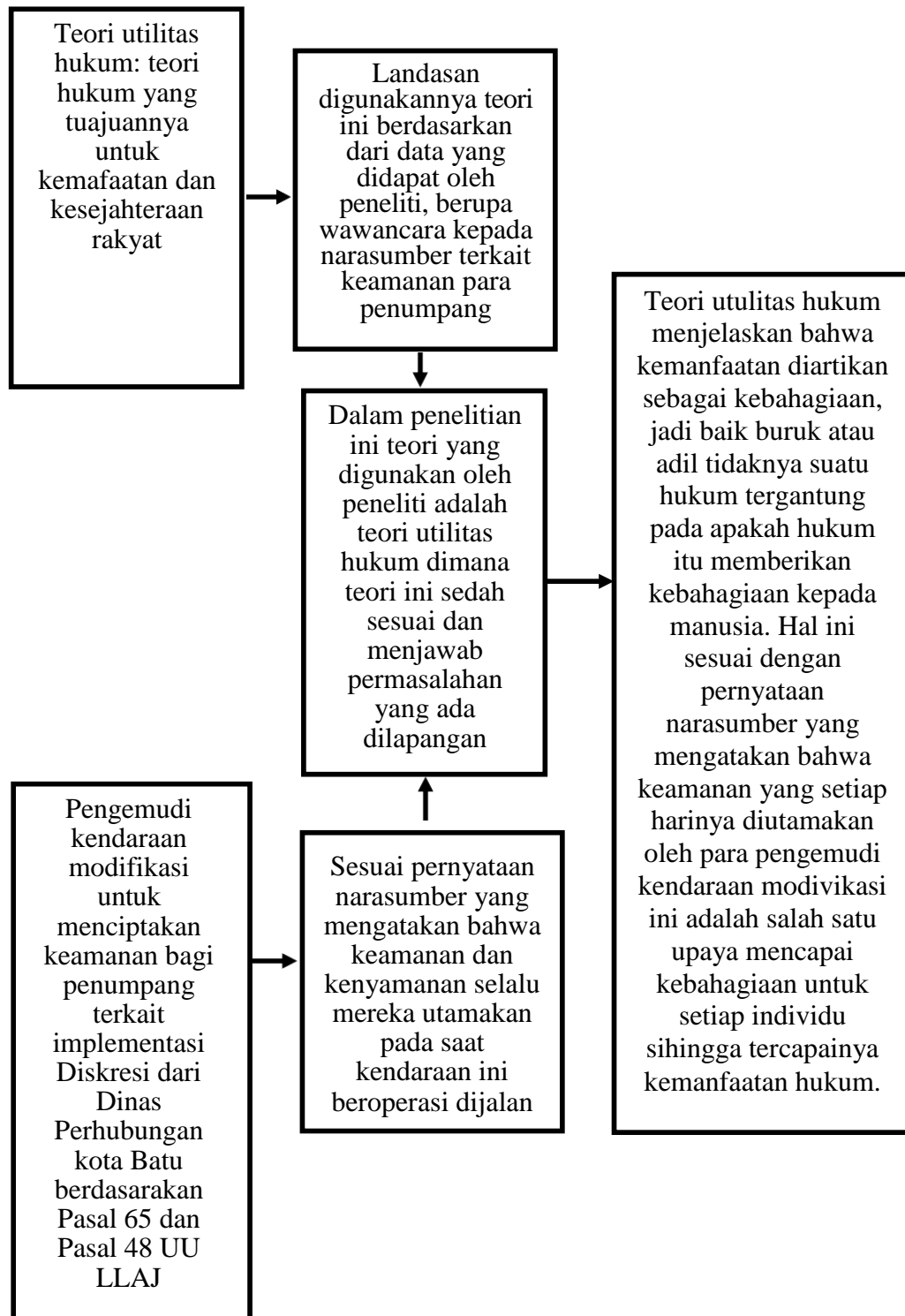
Prinsip utama dari teori ini adalah mengenai tujuan dan evaluasi hukum. Tujuan hukum adalah kesejahteraan yang sebesar-besarnya bagi sebagian terbesar rakyat atau bagi seluruh rakyat, dan evaluasi hukum dilakukan berdasarkan akibat-akibat yang dihasilkan dari proses penerapan hukum. Berdasarkan orientasi itu, maka isi hukum adalah ketentuan tentang pengaturan penciptaan kesejahteraan Negara.⁹⁰

Penganut aliran Utilitarianisme selanjutnya adalah John Stuart Mill. Sejalan dengan pemikiran Bentham, Mill memiliki pendapat bahwa suatu perbuatan harus bertujuan untuk mencapai sebanyak mungkin kebahagiaan. Menurut Mill, keadilan bersumber pada naluri manusia untuk menolak dan membalas kerusakan yang diderita, baik oleh diri sendiri maupun oleh siapa saja yang mendapatkan simpati dari kita, sehingga hakikat keadilan mencakup semua persyaratan moral yang hakiki bagi kesejahteraan umat manusia.⁹¹

⁸⁹ Sonny Keraf, *Etika Bisnis Tuntunan dan Relevansinya*, Kanisius, Yogyakarta, 1998, hal. 93-94

⁹⁰ Lili Rasjidi dan I.B Wyasa Putra, *Hukum sebagai Suatu Sistem*, Remaja Rosdakarya, Bandung, 1993, h. 79-80.

⁹¹ H.R Otje Salman, S, *Filsafat Hukum (Perkembangan & Dinamika Masalah)*, Bandung : PT. Refika Aditama, 2010, h 44.



Terkait dari hasil wawancara dengan adanya Hukum adalah untuk manusia, maka hukum atau penegak hukum harus memberi manfaat atau kegunaan bagi masyarakat, jangan sampai timbul keresahan di dalam masyarakat karena pelaksanaan atau penegak hukum. Pernyataan tersebut sesuai dengan salah satu unsur penegakan hukum yaitu kemanfaatan (zweckmassigkeit). Jika dikaitkan dengan teori utilitas hukum, bahwa kemanfaatan di sini diartikan sebagai kebahagiaan (happiness). Jadi, Baik buruk atau adil tidaknya suatu hukum. Bergantung kepada apakah hukum itu memberikan kebahagiaan kepada manusia atau tidaknya suatu hukum. Kebahagiaan ini selayaknya dapat dirasakan oleh setiap individu. Tetapi jika tidak mungkin tercapai (dan pasti tidak mungkin), diupayakan agar kebahagiaan itu dinikmati oleh setiap individu dalam masyarakat (bangsa) (The greatest happiness for the greatest number of people).

2. Mekanisme Sistem Perizinan Kendaraan Modifikasi Wisata Jenis “Becak Cinta” di Kota Batu

Izin adalah salah satu instrumen yang paling banyak digunakan dalam hukum administrasi. Pemerintah menggunakan izin sebagai sarana secara hukum untuk mengemudikan tingkah laku masyarakat. Izin diartikan sebagai suatu persetujuan dari penguasa berdasarkan undang-undang atau peraturan pemerintah. Dengan memberi izin penguasa memperkenankan orang yang memohonnya untuk melakukan tindakan-tindakan tertentu, ini menyangkut perkenaan bagi suatu tindakan demi kepentingan umum yang

mengharuskan pengawasan khusus.⁹²

- a. Terkait dengan perijinan pengoperasian kendaraan modifikasi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Batu, berdasarkan hasil wawancara⁹³ yang dilakukan dengan Bapak Imam Mahdi yang menjabat sebagai Kepala Dinas Perhubungan Kota Batu bagian Angkutan Umum yang juga sebagai narasumber pertama, beliau mengatakan bahwa,

“Topik penelitian anda ini menarik ya, karena jarang sekali. Ditambah lagi memang dari pihak kami sendiri keberadaan kendaraan modifikasi ini masih abu-abu atau banyak pro dan kontra. Kalau kita bicarakan nih, apa itu kendaraan modifikasi ? secara singkatnya sesuai pengetahuan saya, kendaraan modifikasi adalah mengubah bentuk kendaraan bermotor yaitu kendaraan bermotor yang memiliki standar pabrik menjadi bentuk baru sesuai dengan konsep perancangannya atau pemodifnya. Jelaskan disini adanya kendaraan modifikasi ya memang sengaja di rancang oleh pemodifnya sesuai bentuk yang mereka mau. Saya tidak setujunya disini, merancang seenaknya sendiri tanpa mengikuti prosedur dari hukum. Apalagi jenis kendaraan modifikasi ini merupakan kendaraan modifikasi berat, dalam artian modifikasi motor yang dilakukan dengan merubah keseluruhan bagian motor sehingga menjadi bentuk baru. Pada kategori modifikasi besar, hampir bagian-bagian penting sebuah motor mengalami perombakan.

Masalah perijinan untuk kendaraan ini, tidak bisa memberikan ijin sembarangan untuk pengoperasian kendaraan modifikasi yang tujuannya untuk wisata, dalam hal ini saya maksudkan secara tinjauan hukumnya kendaraan ini tidak lolos uji layak jalan dan kelengkapan administrasi lainnya seperti dalam pasal 65 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang diantaranya registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan pemilikinya, penerbitan Buku Pemilik Kendaraan Bermotor dan penerbitan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor. Kendaraan modifikasi ini, secara hukum tidak diakui karena jelas telah melanggar ketentuan dalam pasal 65 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang telah saya sebutkan tadi. Perijinan secara tertulis atau legalitasnya untuk kendaraan ini tidak ada.

Tetapi perlu saya tekankan lagi jika ditanya mengapa Dishub tidak menertibkan saja kendaraan ini? Masalah penertiban dishub tidak berwenang walaupun sudah diketahui bahwa kendaraan ini tidak layak jalan. Kecuali dishub yang di dampingi dengan kepolisian lalu

⁹² 1 N.M.Spelt dan J.BJ.M. Ten Berge, Pengantar Hukum Perizinan, (Surabaya:, 1992), h.3

⁹³ Wawancara dilakukan dengan Bapak Imam Mahdi selaku Kepala Dinas Perhubungan Kota Wisata Batu bagian Angkutan Umum pada tanggal 2 Maret 2021 di Dinas Perhubungan Kota Batu.

lintas, bisa saja kepolisian lalu lintas yang berhak menilang dan dishub hanya sebagai saksi ahli saja. Kalau menggunakan Undang Undang yang dulu (UU Nomor 14 Tahun 1990), dishub bisa operasi tangkap tangan secara langsung di lapangan tetapi karena UU (22 tahun 2009) sudah ganti sekarang tidak bisa dan tidak ada kewenangan khusus. Kejelasannya dalam UU yang berlaku sekarang dishub tidak boleh menangkap tanpa didampingi Polri.”⁹⁴

Jika kita simpulkan hasil wawancara dengan narasumber pertama yaitu Bapak Imam Mahdi, beliau mengatakan bahwa masalah mekanisme perijinan pengoperasian kendaraan modifikasi jenis “*Becak Cinta*” ini kebijakan yang mereka buat harus dengan kesepakatan dari pihak Satlantas juga, jadi pembuatan suatu kebijakan tertulis maupun tidak tertulis untuk perijinan pengoperasian kendaraan ini Dishub bekerja sama dengan Satlantas.

- b. Analisis mengenai Diskresi dari pihak Satlantas Kota Batu dan Dishub Kota Batu dengan kondisi dilapangan.

Diskresi dari pihak Satlantas Kota Batu dan Dishub Kota Batu terkait mekanisme perijinan pengoperasian kendaraan modifikasi adalah berupa perijinan tidak tertulis hanya berupa himbauan karena mengingat bahwa keadaan kendaraan ini memang dikhususkan untuk tujuan wisata dan memiliki rute khusus yang telah ditetapkan pihak berwajib untuk dilewati kendaraan ini, adanya pengecekan tiap minggu yang dilakukan pihak Satlantas untuk memeriksa keamanan mesin kendaraan, pengarahan atau bimbingan kepada para pelaku usaha juga merupakan diskresi.⁹⁵

Penggunaan diskresi dari Satlantas Kota Batu dan Dishub Kota Batu mengenai Sistem Perizinan Kendaraan Modifikasi Wisata di Kota Batu dikarena dua sebab :

- Bertujuan untuk memberikan pelayanan publik untuk kemaslahatan umat. Dalam hal ini, pelayanan publik yang dimaksud adalah

⁹⁴ Wawancara dilakukan dengan Bapak Imam Mahdi selaku Kepala Dinas Perhubungan Kota Wisata Batu bagian Angkutan Umum pada tanggal 2 Maret 2021 di Dinas Perhubungan Kota Batu.

⁹⁵ Benny Irawan, Diskresi sebagai Tindak Pidana Korupsi: Kajian Kriminologi dan Hukum terhadap Fenomena Pejabat Otoritas, (Mimbar, Vol. XXVII, No.2, 2011) hal 143-145.

memberikan suatu keputusan tersendiri dari penjabat/pihak (diskresi) terkait implementasi pasal untuk menegakkan hukum dengan adanya kejelasan hukum.

- Dimaksudkan untuk mengisi kekurangan peraturan perundang-undangan. Selanjutnya menurut para pelaku usaha kendaraan modifikasi dan satuan paguyuban kendaraan modifikasi Kota Batu “Roda Kencana KWB”, yang pertama diwawancarai adalah Bapak Muchamad Zunaidi Arifin selaku Ketua Paguyuban, beliau mengatakan bahwa,⁹⁶

“Adanya Diskresi dari Dishub agar kendaraan ini bisa berjalan dan tetap beroperasi di jalan dikarenakan adanya pengakuan saja dari masyarakat sekitar yang dapat menguntungkan mereka, apalagi mereka yang berkerja di bidang yang sama dalam artian berbisnis dengan adanya kendaraan ini untuk menarik perhatian para wisatawan. ya, sudah dianggap biasa walaupun dalam legal standing kendaraan ini tidak ada, yang ada dalam pemikiran masyarakat dan para pemilik kendaraan ini adalah mendapat keuntungan sebanyak banyaknya tanpa ada pikir panjang resiko yang akan mereka terima jika terjadi kecelakaan atau hal lai yang tidak diinginkan. Jenis perijinan yang diberikan ini hanya Izin yang bersifat menguntungkan, merupakan izin yang isinya mempunyai sifat menguntungkan pada yang bersangkutan. Izin yang bersifat menguntungkan isinya nyata berupa pemberian aneграh kepada yang bersangkutan. Diberikan perijinan hanya karena pengakuan dari masyarakat dan karena kendaraan ini memiliki tujuan khusus sebagai kendaraan wisata yang memiliki rute khusus yang dilewati bukan seperti kendaraan umum lainnya”.

Adapun bentuk izin adalah :⁹⁷

a. Secara Tertulis

Bentuk izin secara tertulis ialah suatu bentuk perizinan yang diberikan oleh pemerintah oleh suatu instansi yang berwenang, serta penguangan pemberian izin diberikan dalam bentuk tertulis dan disetujui oleh pihak yang berwenang.

⁹⁶ Wawancara dengan Bapak Muchamad Zunaidi Arifin selaku Ketua Paguyuban kendaraan modifikasi “Roda Kencana KWB” pada tanggal 7 Maret 2021 di sekitar Alun-Alun Kota Batu.

⁹⁷ Ridwan HR, Hukum Administrasi Negara, (Jakarta : Raja Grafindo Persada,2006), hal.223

b. Dengan Lisan

Bentuk izin dengan lisan pada dasarnya hanya dilakukan oleh suatu organisasi untuk melakukan aktivitas serta melaporkan aktivitasnya tersebut kepada instansi yang berwenang. Bentuk izin dengan lisan ini hanya berfungsi sebagai suatu bentuk pelaporan semata.

Jadi, jika dilihat dari pernyataan narasumber diatas perijinan yang diberikan pihak berwenang kepada para pelaku usaha dan paguyuban kendaraan modifikasi jenis “becak cinta” di Kota Batu yaitu bentuk perijinan konsesi, yaitu pemerintah menginginkan sendiri klien menganjurkan adanya perijinan pengoperasian kendaraan modifikasi jenis “becak cinta” dengan memberikan fasilitas-fasilitas kewenangan kewajiban dan perijinan dari pihak berwenang yaitu Dishub Kota Batu dan Satlantas Kota Batu berupa perijinan secara lisan atau dengan kata lain diskresi.

Ditegaskan lagi oleh narasumber keempat yaitu Bapak Didit Hariyadi selaku Sekretaris Ketua Paguyuban “Roda Kencana KWB” menanggapi masalah perijinan beliau mengatakan bahwa,⁹⁸

“Masalah perijinan pengoperasian kendaraan ini saya menghubungi Satlantas dan Dishub terlebih dahulu, setelah itu membuat proposal kecil kecilan atau apapun tentang kendaraan modifikasi saya ini , setelah itu baru Dishub dan Satlantas menaruh saya untuk presentasi. Satlantas dan Dishub pada saat memberikan saya persetujuan selalu mengatakan dan mengingatkan pada saya bahwa keselamatan penumpang dan keamanan berlalu lintas harus diutamakan. Satlantas juga melakukan pembinaan /pengecakan mesin tiap bulannya. Sebelum kendaraan ini beroperasi dijalan saya selalu pastikan terlebih demi keamanan dan kenyamanan dijalan. Sebenarnya tujuan adanya kendaraan ini adalah untuk daya tarik wisata saja tidak lebih . Saya tahu kendaraan ini ada tujuan khususnya tetapi alangkah baiknya kan anjuran dari saya saja ini, harus ada peraturan khusus tertulis untuk kendaraan ini supaya jelas kedudukan perijinannya dan keberadaan kendaraan ini secara hukum”

⁹⁸ Wawancara dengan Bapak Didit Hariyadi selaku Sekretaris Ketua Paguyuban “Roda Kencana KWB” dilakukan di sekitar Alun-Alun Kota Batu pada 12 Maret 2021

- d. Analisis mengenai Perspektif *Maqashid Syariah* dengan hasil wawancara yang dilakukan mengenai adanya peraturan dari Satlantas dan Dishub seperti pengecekan mesin kendaraan secara berkala dan dilakukan pembinaan demi terciptanya keamanan pengendara, penumpang dan lalu lintas

Jika kita lihat hasil wawancara dengan narasumber diatas yang menjelaskan tentang adanya peraturan dari Satlantas dan Dishub seperti pengecekan mesin kendaraan secara berkala dan dilakukan pembinaan demi terciptanya keamanan pengendara, penumpang dan lalu lintas merupakan tujuan-tujuan hukum Islam Maka, peran *Maqhasid Syariah* itu sendiri sangat penting, karena adanya peraturan dari Satlantas dan Dishub seperti pengecekan mesin kendaraan secara berkala dan dilakukan pembinaan demi terciptanya keamanan pengendara, penumpang dan lalu lintas untuk menjaga keselamatan bersama sesuai dengan tujuan dalam *Maqashid Syariah* .

Perspektif *Maqhasid Syariah* dengan tujuan-tujuan hukum Islam yaitu dengan menjaga jiwa manusia dalam penelitian ini melestarikan jiwa pengemudi, penumpang dan pengendara lalu lintas lainnya. Ulama kontemporer berpendapat bahwa pelestarian jiwa merupakan menjaga jiwa merupakan masuk ke dalam *Maqhasid Syariah umum*. Kemudian *Maqashid Syariah* juga datang untuk menjamin keselamatan nyawa anggota tubuh badan manusia, justru Islam juga mewajibkan setiap individu untuk menjaga masing-masing jiwanya seperti halnya yang terdapat dalam:

Q.S Al-Baqarah Ayat 178 :

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا كُتِبَ عَلَيْكُمُ الْقِصَاصُ فِي الْقَتْلَى ۚ الْحُرُّ بِالْحُرِّ وَالْعَبْدُ
بِالْعَبْدِ ۖ وَالْأُنْثَىٰ بِالْأُنْثَىٰ ۚ فَمَنْ عُفِيَ لَهُ مِنْ أَخِيهِ شَيْءٌ فَاتِّبَاعٌ بِالْمَعْرُوفِ
وَأَدَاءٌ إِلَيْهِ بِإِحْسَانٍ ۚ ذَٰلِكَ تَخْوَيفٌ مِّن رَّبِّكُمْ وَرَحْمَةٌ ۚ فَمَنْ اعْتَدَىٰ بَعْدَ ذَٰلِكَ
فَلَهُ عَذَابٌ أَلِيمٌ

Terjemahan:

“Hai orang-orang yang beriman, diwajibkan atas kamu qishaash berkenaan dengan orang-orang yang dibunuh; orang merdeka dengan orang merdeka, hamba dengan hamba, dan wanita dengan wanita. Maka barangsiapa yang mendapat suatu pemaafan dari saudaranya, hendaklah (yang memaafkan) mengikuti dengan cara yang baik, dan hendaklah (yang diberi maaf) membayar (diat) kepada yang memberi maaf dengan cara yang baik (pula). Yang demikian itu adalah suatu keringanan dari Tuhan kamu dan suatu rahmat. Barangsiapa yang melampaui batas sesudah itu, maka baginya siksa yang sangat pedih”

Dalam paparan Surah Al-Qur'an diatas jelas bahwa melarang kita untuk melarang kita melakukan bunuh diri dalam bentuk apa pun dan dengan cara apa pun. Karena jiwa manusia sangat berharga . Ia harus dijaga dan dilestarikan karena merupakan amanah dari Allah SWT dan Rasulullah SAW.

Hukum Islam sangat mementingkan memelihara jiwa, maka diantara hukum menetapkan itu sebagai kemaslahatan yang penting dan menolak hal yang mafsadat, sebab jika nyawa tersia-siakan lenyaplah sang mukallaf, dan pada gilirannya lenyaplah akan membawa kepada hilangnya agama. Yang dimaksud dengan jiwa disini adalah jiwa yang terpelihara .⁹⁹

Para Ulama sepakat mengatakan bahwa tujuan-tujuan hukum Islam diturunkan Allah untuk menjaga jiwa manusia. Mereka memberikan contoh terhadap aturan-aturan syariat yang diturunkan Allah berkenaan dengan hal dimaksud yaitu : dilarangnya melakukan hukuman qishas dan diwajibkannya hukuman qishas dengan hukuman yang setimpal, dilarang melakukan bunuh diri, tidak bolehnya membunuh anak.¹⁰⁰

⁹⁹ Al- Yubi, *Maqashid al- Syriah*, Jakarta :Psutaka Indah ,hal., 211

¹⁰⁰ Yusuf al Qardawi,, *Madkhal Li Dirasat al-Syariatt al Islamiyah*, (Kairo: Maktabbah Wahbah, 2001), hal.73

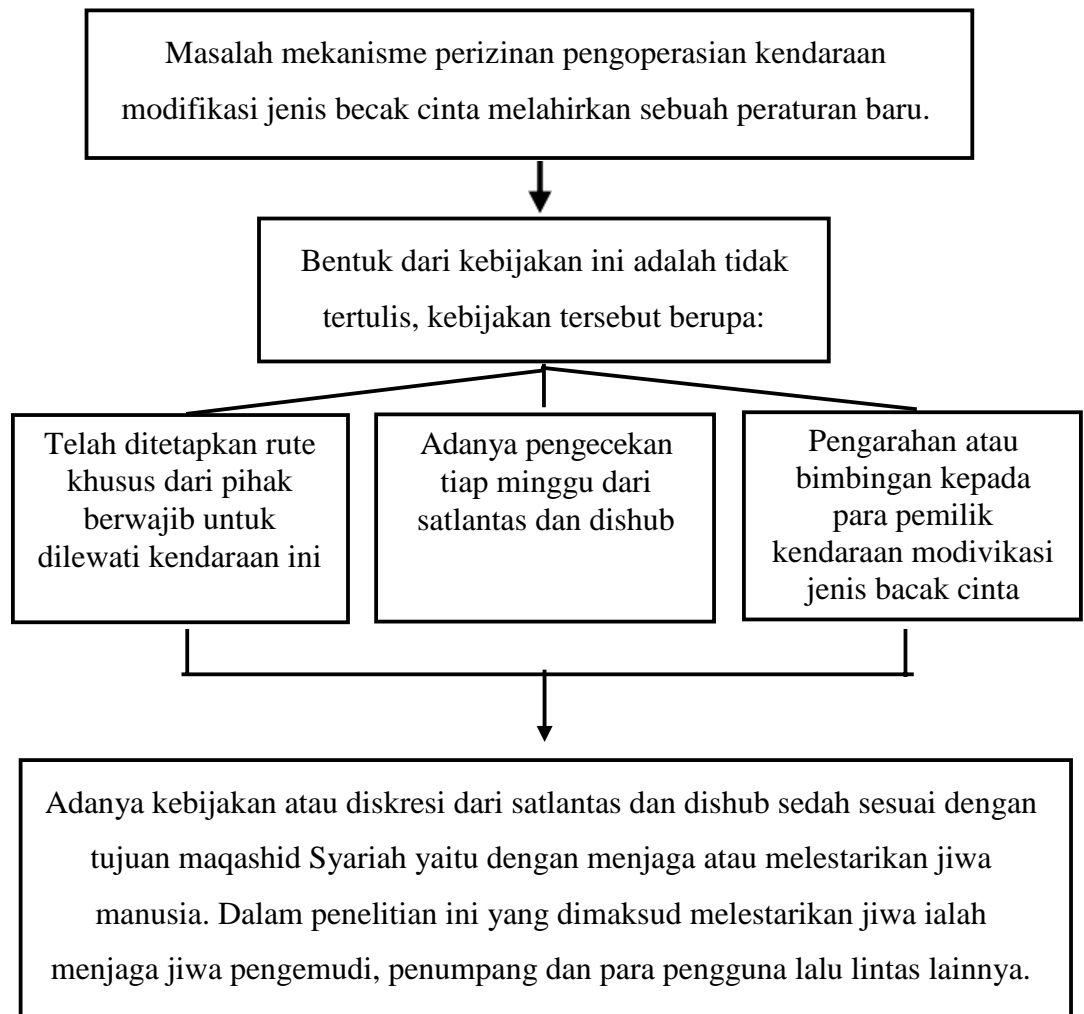
Keselamatan jiwa sebagai tujuan *Maqashid Syariah* dalam penelitian ini adalah keselamatan penumpang, pengemudi kendaraan modifikasi dan kamanan berlalu lintas. Hal ini sudah sesuai dengan salah satu tujuan dari *Maqashid Syariah* yaitu pemeliharaan jiwa.

Terkait diskresi dari Dishub dan Satlantas seperti dilakukan pengecekan mesin dan pembinaan untuk keamanan berkendara dan berlalu lintas sesuai dengan tujuan *Maqashid Syariah* dan termasuk yang mencangkup kewajiban menjaga jiwa, menjaga harta, menjaga nasab, menjaga kehormatan.

Masalah mekanisme perijinan pengoperasian kendaraan modifikasi jenis "*Becak Cinta*" kebijakan yang Dishub dan Satalntas kebijakannya berbentuk tidak tertulis. Diskresi dari pihak Satlantas Kota Batu dan Dishub Kota Batu terkait mekanisme perijinan pengoperasian kendaraan modifikasi adalah berupa perijinan tidak tertulis yaitu berupa himbauan, mengingat bahwa keadaan kendaraan ini memang dikhususkan untuk tujuan wisata dan memiliki rute khusus yang telah ditetapkan pihak berwajib untuk dilewati kendaraan ini, adanya pengecekan tiap minggu yang dilakukan pihak Satlantas untuk memeriksa keamanan mesin kendaraan, pengarahan atau bimbingan kepada para pelaku usaha juga merupakan diskresi. Bentuk perijinan yang diberikan pihak berwenang kepada para pelaku usaha dan paguyuban kendaraan modifikasi jenis "*becak cinta*" di Kota Batu yaitu berupa perijinan konsesi, dimana pemerintah menginginkan sendiri klien menganjurkan adanya perijinan pengoperasian kendaraan modifikasi jenis "*becak cinta*" dengan memberikan fasilitas-fasilitas kewenangan kewajiban dan perijinan dari pihak berwenang yaitu Dishub Kota Batu dan Satlantas Kota Batu berupa perijinan secara lisan atau dengan kata lain diskresi.

Dan yang terakhir mengenai Perspektif *Maqashid Syariah* terhadap Diskresi yang dibuat oleh Dishub dan Satlantas bahwa diskresi dari Dishub dan Satlantas seperti dilakukan pengecekan

mesin dan pembinaan untuk keamanan berkendara dan berlalu lintas sesuai dengan tujuan *Maqashid Syariah* yang mencakup kewajiban menjaga jiwa, menjaga harta, menjaga nasab, menjaga kehormatan semua itu termasuk kedalam *Maqâshid Syari'ah* umum.



Dan yang terakhir dapat disimpulkan bahwa mengenai Perspektif *Maqashid Syariah* terhadap Diskresi yang dibuat oleh Dishub dan Satlantas bahwa diskresi dari Dishub dan Satlantas seperti dilakukan pengecekan mesin dan pembinaan untuk keamanan berkendara dan berlalu lintas sesuai dengan tujuan *Maqashid Syariah* dan termasuk dalam *Maqâshid Syari'ah* yang primer yang mencakup kewajiban menjaga jiwa, menjaga harta, menjaga nasab, menjaga kehormatan semua itu termasuk kedalam *Maqâshid Syari'ah* umum.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Jadi, bahwa implementasi Diskresi dari Dinas Perhubungan Kota Batu terkait perijinan operasionalisasi kendaraan bermotor yang dimodifikasi, kendaraan ini tetap dijalankan dengan mengikuti beberapa kebijakan khusus seperti: melakukan pengecekan kendaraan modifikasi khusus setiap minggu di Dinas Perhubungan ataupun di Satlantas Kota Batu, dibuatnya rute tertentu untuk dilewati kendaraan modifikasi ini, meminta izin khusus terlebih dahulu ke Satlantas ataupun Dinas Perhubungan jika ingin mengoperasikan kendaraan ini dengan tujuan khusus yaitu wisata. Dan munculnya diskresi ini didasarkan pada tidak terimplementasinya Pasal 65 dan Pasal 48 Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lintas dan Angkutan Jalan.
2. Bahwa masalah mekanisme perizinan pengoperasian kendaraan modifikasi jenis “*Becak Cinta*” dibuat dengan kesepakatan dari dua pihak yaitu Dinas Perhubungan Kota Batu dan pihak Satlantas Kota Batu, jenis kebijakannya tidak tertulis. Diskresi itu berupa: Ditentukannya rute khusus yang dilewati kendaraan ini saat beroperasi dan dilakukan pengecekan atau pembinaan setiap bulannya untuk memastikan keamanan kendaraan ini saat beroperasi di jalan. Rute khusus yang dilewati adalah sebagai berikut: Melewati Jalan Munif-Jalan Gajah Mada-Jalan Sudiro- Jalan Kartini dan Jalan Ahmad Yani. Diskresi yang telah dibuat oleh dishub dan satlantas yang tujuannya adalah keselamatan pengemudi, pengendara dan pengguna lalu lintas sudah sesuai dengan tujuan-tujuan yang ada dalam *Maqashid Syariah*.

B. Saran

Dari kesimpulan yang telah dipaparkan diatas maka ada beberapa saran yang dapat diambil yaitu sebagai berikut:

1. Seharusnya segera dibuat sebuah peraturan yang jelas dan tertulis untuk kedudukan kendaraan modifikasi jenis “becak cinta” ini di Kota Batu agar jelas kedudukan kendaraan ini agar bisa menciptakan keamanan dan kenyamanan untuk masyarakat.
2. Seyogyanya untuk para aparat terkait pembuat diskresi untuk kendaraan modifikasi jenis “becak cinta” yaitu Dinas Perhubungan Kota Batu dan Satlantas Kota Batu segera membuat diskresi secara tertulis agar jelas kedudukan kendaraan ini.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Arrasjid, Choinur. 2006. *Dasar-Dasar Ilmu Hukum*, Jakarta: Sinar Grafika.
- Undang-undang No..22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Dellyana, Shant. 1988. *Konsep Penegakan Hukum*. Yogyakarta: Liberty.
- Hadjon, Philipus M. 1993. *Pengantar Hukum Perizinan*, Surabaya: Yuridika.
- Spelt, N.M.1992. *Pengantar Hukum Perizinan*, Surabaya.
- Mahfud.MD, Moh. 2000. *Pokok-Pokok Hukum Administrasi Negara*, Yogyakarta: Liberty.
- Atmostidirjo, S.Prajudi. 1995. *Hukum Administrosi Negara*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Mustafa, Rachman. 2001. *Sistem Hukum Administrasi Negara Indonesia*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Sutedi, Adrian. 2010. *Hukum Perizinan dalam Sektor Pelayanan Publik*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Arrasjid, Choinur. 2006. *Dasar-Dasar Ilmu Hukum*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Dellyana, Shant.1988. *Konsep Penegakan Hukum*. Yogyakarta: Liberty
- Ridwan HR, 2006. *Hukum Administrasi Negara*, Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Imanto, Teguh. 2014. "*Proses Visualisasi Modifikasi Motor*," Inosains.
- Sukarno, Aburaera. 2009. *Filsafat Hukum*, Bayu Media Publishing, Malang.
- Keraf, Sonny. 1998. *Etika Bisnis Tuntunan dan Relevansinya*, Kanisius, Yogyakarta.
- Rasjidi, Lili. 1993. *Hukum sebagai Suatu Sistem*, Remaja Rosdakarya, Bandung.
- Salman H.R Otje S, 2010. *Filsafat Hukum (Perkembangan & Dinamika Masalah)*, Bandung.
- Bodenheimer dalam Satjipto Rahardjo, 2006. *Ilmu Hukum*, Bandung : PT. Citra Aditya Bakti.
- Rasjidi, Lili. 2006. *Dasar-Dasar Filsafat dan Teori Hukum* , Bandung : PT. Citra Aditya Bakti.
- Umam, Khairul. 2001. *Ushul Fiqih*, Bandung, Pustaka Setia.
- al-Zuhaili, Wahbah. 1986. *Ushul al-Fiqh al-Islami*, Beirut: Dar al-Fikr.
- Law Reform in the Muslim World, 1976. London, University of London Press.

- al-Zuhaili, Wahbah. 1986. *Ushul al-Fiqh al-Islami*, Beirut: Dar al-Fikr, J.N.D. Anderson.
- Jaya, Asafri. 1996. *Konsep Maqashid al-Syari'ah Menurut al-Syathibi*, Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Dahlan, Abdul Aziz. 2001. *Ensiklopedi Hukum Islam*, Jakarta: PT. Ichtiar Baru Van Hoeve.
- al-Daraini, Fathi. 1996. *dalam Asafri Jaya Bakri, Konsep Maqashid al-Syari'ah Menurut Al-Syathibi*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Auda, Jasser. 2007. *Maqâsid al-Shariah as Philoshopy of Islamic Law a Systems Approach*, London: International Institut of Islamic Thought.
- Auda, Jasser. 2008. *Maqâsid al-Shari'ah A Beginner's Guide*, London: The International Institute of Islamic Thought.
- ar-Raisuni, Ahmad. 1992. *Nazhâriyyat al-Maqâshid „inda al-Imâm ash-Shâtibi*, Beirut: al-Maahad al- Alami li al-Fikr al-Islâmi.
- Asyur, Ibnu. 1998. *Maqâshid asy-Syari'ah al-Islâmiyah wa 'Alaqâtuha bi al-Adillah asy-Syar'îyyah* KSA: Dâr alHijrah li an-Nasyr wa at-Tauzi'.
- Al-Ghazali, *Al-Mustashfâ min 'Ilm al-Ushûl*. (Beirut: Dâr al-Fikr, tth).
- Auda, 2007. *Fîqih Maqâshid asy-Syari'ah*, Jakarta: Pustaka Al-Kautsar.
- Audah, Jaser. *Maqâsid al-Shariah as Philoshopy...*
- Soekanto, Soerjono. 1981. *Pengantar Penelitian Hukum* Jakarta: UI Press.
- Arikuntol, Suharsimi. 2012. *Prosedur suatu pendekatan Praktek*, Jakarta: Cipta.
- Marzuki. Peter Mahmud, 2014. *Penelitian Hukum, Edisi Revisi*, Jakarta: Kencana.
- Diantha, I Made Pasek Diantha. 2016. *Metodologi Penelitian Hukum Normatif dalam Justifikasi Teori Hukum*, Jakarta: Kencana.
- M. Syamsudin. 2007. *Operasionalisasi Penelitian Hukum*, Jakarta: Raja Grafindi Persada.
- Amiruddin. 2004. *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Barda, Nawawi Arief. 1998, *Beberapa Aspek Kebijakan Penegakan dan Pengembangan Hukum Pidana*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung.
- 1 N.M.Spelt dan J.BJ.M. 1992. *Ten Berge, Pengantar Hukum Perizinan*, Surabaya.

Ridwan HR, 2006. *Hukum Administrasi Negara*, Jakarta : Raja Grafindo Persada.

Al- Yubi, Maqashid al- Syriah.

Al Qardawi. Yusuf, 2001. *Madkhal Li Dirasat al-Syariat al Islamiyah*, Kairo: Maktabah Wahbah.

Penelitian Ilmiah

Asrul, Nurdin. 2013. "*Implementasi Kebijakan Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2008 Tentang Pembinaan Anak Jalanan, Gelandangan, Pengemis, dan Pengamen di Kota Makasar*", Skripsi Universitas Hasanuddin Makasar.

Irawan, Benny. 2011. *Diskresi sebagai Tindak Pidana Korupsi: Kajian Kriminologi dan Hukum terhadap Fenomena Pejabat Otoritas*, Mimbar, Vol. XXVII, No.2..

Shidiq, Ghofar. 2009. *TeoriMaqashid Al-Syari'ah Dalam Hukum Islam*, Jurnal Sultan Agung, Vol. XLIV No. 118.

Undang-Undang

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan
Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan.

Peraturan Walikota Batu Nomor 82 Tahun 2016 Tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Uraian Tugas Dan Fungsi, Serta Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Batu

Internet

<http://e-journal.uajy.ac.id/3313/3/2TA12420.pdf>

[https://media.neliti.com/media/publications/135561-ID-keberadaan kendaraan-roda- tiga-sebagai-o.pdf](https://media.neliti.com/media/publications/135561-ID-keberadaan_kendaraan-roda-tiga-sebagai-o.pdf)

[file:///C:/Users/hp/Downloads/11340122_BAB-I IV-atau V DAFTAR-PUSTAKA terkunci.pdf](file:///C:/Users/hp/Downloads/11340122_BAB-I_IV-atau_V_DAFTAR-PUSTAKA_terkunci.pdf)

<http://repository.um-palembang.ac.id/id/eprint/868/1/SKRIPSI686-1705138783.pdf>

Lampiran-Lampiran

Lampiran 1

Daftar pertanyaan untuk para narasumber, diantaranya sebagai berikut:

1. Bagaimana mekanisme perijinan pengoperasian kendaraan modifikasi jenis “becak cinta” ini di Kota Batu ?
2. Apakah menurut bapak kendaraan modifikasi jenis “becak cinta” sudah sesuai dengan Pasal 65 Undang- Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait persyaratan administrasi kendaraan layak jalan?
3. Bagaiaman Implementasi Pasal 65 Undang- Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait persyaratan administrasi kendaraan layak jalan?
4. Bagaiamana uji kelayakan jalan kendaraan itu dilaksanakan? Unsurnya apa saja?
5. Apakah kendaraan modifikasi jenis “becak cinta” ini mempunyai tujuan khusus dalam pembuatannya?
6. Apakah telah dibuat peraturan khusus untuk kendaraan modifikasi jenis “becak cinta”?
7. Apakah ada prosedur tertentu dari pihak Dishub dan Satlantas saat uji kelayakan jalan kendaraan modifikasi jenis “becak cinta”?
8. Bagaimana pembinaan dan pengecekan kendaraan kendaraan modifikasi jenis “becak cinta” dilakukan ?
9. Jenis ijin seperti apa untuk pengoperasian kendaraan modifikasi jenis “becak cinta” ini di Kota Batu?
10. Apakah ada kendala selama ini saat mengoperasikan kendaraan modifikasi jenis “becak cinta” ini?

Lampiran 2



Wawancara dilakukan dengan Bapak Imam Mahdi selaku Kepala Dinas Perhubungan Kota Batu pada 2 Maret 2021 di Kantor Dinas Perhubungan Kota Batu.



Wawancara dengan Bapak Eko Prasetyo selaku Pelaku Usaha dan Anggota Paguyuban “Roda Kencana KWB” dilakukan pada 11 Maret 2021 di sekitar Alun-Alun Kota Batu.



Wawancara dengan Bapak Didit Hariyadi selaku Sekretaris Ketua Paguyuban
“Roda Kencana KWB” dilakukan di sekitar Alun-Alun Kota Batu pada

12 Maret 2021



Wawancara dengan Bapak Muchamad Zunaidi Arifin selaku Ketua Paguyuban kendaraan modifikasi “Roda Kencana KWB” pada tanggal 7 Maret 2021 di sekitar Alun-Alun Kota Batu.

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



Nama : Edi Setiawan
Tempat Tanggal Lahir : Baru, 14 April 1998
Jenis Kelamin : Laki-Laki
Agama : Islam
Status Perkawinan : Belum Kawin
Kewarganegaraan : WNI
Alamat Rumah : Jalan Poros Majene No.63 Desa Baru
Kecamatan Luyo Kabupaten
Polewali Mandar Sulawesi Barat
E-mail : setiawane440@gmail.com

Riwayat Pendidikan (Formal):

- RA AL-IRSYAD :2004-2005
- SDN 046 INPRES BARU 11 :2005-2011
- PONPES NAHDLATUL ULUM MAROS :2011-2014
- MAN 1 POLEWALI MANDAR :2014-2017
- UIN Maulana Malik Ibrahim Malang :2017-2021